Schipperen in Friesland

Steenbeek, S.

SCHIPPEREN IN FRIESLAND

De ontwikkeling van maritieme schippersgemeenschappen in Friesland in de vroegmoderne tijd

S. Steenbeek

Dit onderzoek is mede mogelijk gemaakt met een financiële bijdrage van

Nederlandse Organisatie
voor Wetenschappelijk Onderzoek

Schipperen in Friesland
De ontwikkeling van maritieme schippersgemeenschappen in Friesland in de vroegmoderne tijd

Afbeelding omslag © 2017 S. Steenbeek
Omslagontwerp: S. Steenbeek
Vormgeving binnenwerk: S. Steenbeek

ISBN 978-94-034-0073-0 (Gebonden)
ISBN 978-94-034-0012-9 (Paperback)
ISBN 978-94-034-0011-2 (Digitale versie)
NUR 696

rijksuniversiteit
groningen

Schipperen in Friesland

De ontwikkeling van maritieme schippersgemeenschappen
in Friesland in de vroegmoderne tijd

Proefschrift

ter verkrijging van de graad van doctor aan de
Rijksuniversiteit Groningen
op gezag van de
rector magnificus prof. dr. E. Sterken
en volgens besluit van het College voor Promoties.

De openbare verdediging zal plaatsvinden op

donderdag 12 oktober 2017 om 12:45 uur

door

Simone Steenbeek

geboren op 17 maart 1982
te Wymbritseradeel

Promotor
Prof. dr. L. Hacquebord

Copromotor
Dr. J.W. Veluwenkamp

Beoordelingscommissie
Prof. dr. C.A. Davids
Prof. dr. M.G.J. Duijvendak
Prof. dr. R.M. Esser

Inhoudsopgave

Lijst van figuren

Lijst van grafieken

Lijst van tabellen

Voorwoord

Dit promotietraject, onderdeel van het project '*The ascent of the Frisians. The Dutch commercial system and the market for maritime transport, 1550-1800*', is mede mogelijk gemaakt door de Rijksuniversiteit Groningen en de Nederlandse Organisatie voor Wetenschappelijk Onderzoek. Ik ben deze organisaties dankbaar dat zij mij deze mogelijkheid hebben geboden.

Zowel promotor prof. dr. Louwrens Hacquebord als copromotor dr. Jan Willem Veluwenkamp hebben mij met hun feedback en interactie geïnspireerd opdat dit proefschrift heeft kunnen worden tot wat het nu is. Dank daarvoor.
Daarnaast dank ik de leden van de beoordelingscommissie, prof. dr. C.A. Davids, prof. dr. M.G.J. Duijvendak en prof. dr. R.M. Esser, voor het lezen en beoordelen van dit proefschrift.

In meer dagelijkse zin heb ik op de afdeling zowel de prettige professionele samenwerking met collega dr. Werner Scheltjens als de gesprekken over wetenschappelijke inzichten zeer gewaardeerd.

Tijdens mijn onderzoek heb ik de bijdrage en interesse vanuit het Instituut voor Cultuurwetenschappelijk Onderzoek Groningen en het secretariaat Geschiedenis van de Rijksuniversiteit Groningen op prijs gesteld.

Naast het promotietraject heb ik diverse andere activiteiten ontplooid, waarvan in het bijzonder het lidmaatschap en later het voorzitterschap van de Promovendiraad van de Graduate School for the Humanities mij inzicht in bestuurlijke verhoudingen gaf, en de promovendiopleiding mij de kans gaf om mijn onderzoek tijdens verschillende congressen in binnen- en buitenland te presenteren en met diverse onderzoekers uit het vakgebied van gedachten te wisselen.
Daarnaast gaven ook mijn werkzaamheden bij de afdeling Research and Valoristation mij inzicht hoe, in het heden en naar de toekomst toe, vorm te geven aan en draagkracht te creëren voor de benutting van (wetenschappelijke) kennis.
Deze activiteiten hebben mij nieuwe inzichten en mogelijkheden geboden waardoor ik steeds opnieuw met een frisse blik en hernieuwde energie aan mijn onderzoek verder kon werken.

In het bijzonder gaat mijn dank uit naar mijn lieve man Arjen, die met zijn rust, inzicht, humor en liefde mij voortdurend inspireert om het beste uit mezelf te halen.

Inleiding

Dit proefschrift gaat over het ontstaan en de ontwikkeling van schippersgemeenschappen in Friesland en de rol van deze schippersgemeenschappen in het maritiem transport in de vroegmoderne tijd. In het bijzonder geeft dit proefschrift antwoord op de vraag hoe, waar, en wanneer schippersgemeenschappen in Friesland tot stand kwamen, hoe ze zich ontwikkelden en welke factoren hierop van invloed waren om daarmee tot een verklaring te komen voor het belangrijke aandeel van schippers uit Friesland in de transportfunctie van de Nederlandse handel.

Ondanks het feit dat in de historiografie overeenstemming lijkt te bestaan over het belang van maritiem transport voor de Republiek, is dit een weinig onderzocht onderwerp. In de behandeling van de handelsvaart van de Republiek ligt tot op heden de nadruk meestal op handel en vroegmoderne economische groei. Daarbij gaat de aandacht veelal naar grote plaatsen van economisch belang, de hoeveelheid vervoerde goederen, (proto)industrialisatie, landbouw, en de ontwikkeling van de handel. Transportgegevens worden meestal gebruikt om uitspraken over handelsontwikkelingen te doen. Worden transportgegevens gebruikt om uitspraken te doen over schippers en transport, dan is de omvang en periode van onderzoek vaak sterk begrensd, waardoor de uitkomsten slechts tot beperkte conclusies leiden. Dit leidt tot beperkt bruikbare of zeer algemene verklaringen en uitspraken over waarom schippers transportdiensten ontwikkelden.[1]

Hoe de ontwikkeling van schippersgemeenschappen er in Friesland in de praktijk uitzag, en waarom er verschillen bestonden tussen diverse plaatsen, wordt nog onvoldoende beantwoord. Wel bestaat de breed gedragen historiografische notie dat in de Republiek aanvankelijk schippers vooral uit Holland kwamen, en vanaf de tweede helft van de 17e eeuw steeds vaker vooral uit Friesland, waarna zij in de tweede helft van de 18e eeuw vooral uit Groningen kwamen. Waar en hoe schippersgemeenschappen ontstonden wordt in de historiografie vrijwel niet besproken.[2]

Aanleiding voor dit onderzoek is de totstandkoming van de Sonttolregisters Online (STR Online). De STR Online is een digitale database waarmee de Sonttolregisters (STR) recent beschikbaar zijn gekomen via internet. In de STR zijn betalingen geregistreerd van de Sonttol,

---

[1] Jan de Vries en Ad van der Woude, *Nederland 1500-1815. De eerste ronde van moderne economische groei* (Amsterdam 1995); Jonathan I. Israel, *Dutch primacy in world trade, 1585-1740* (Oxford 1989); J.R. Bruijn, 'De vaart in Europa' in: L.M. Akveld, S. Hart en W.J. van Hoboken ed., *Maritieme geschiedenis der Nederlanden* II, *Zeventiende eeuw, van 1585 tot ca. 1680* (Bussum 1977) 200-241; J.Th. Lindblad en P. de Buck, 'Shipmasters in the shipping between Amsterdam and the Baltic 1722-1780' in: W.J. Wieringa e.a. ed., *The interactions of Amsterdam and Antwerp with the Baltic region, 1400-1800. De Nederlanden en het Oostzeegebied, 1400-1800. Papers presented at the third international conference of the "Association Internationale d'Histoire des Mers Nordiques de l'Europe", Utrecht, August 30th-September 3rd 1982* (Leiden 1983) 133-152. Zie voor een uitgebreide bespreking van deze thematiek: Werner Scheltjens, 'Het ontstaan van een geïntegreerde maritieme transportruimte in de Lage Landen, ca. 1300-1800', *Belgisch tijdschrift voor filologie en geschiedenis* 92 (2014) 293-364, aldaar 293-300; Werner Scheltjens, *Dutch deltas. Emergence, functions and structure of the Low Countries' maritime transport system, ca. 1300-1850* (Leiden 2015) 1-11.

[2] J.R. Bruijn, 'Scheepvaart in de Noordelijke Nederlanden 1580-1650' in: J.A. van Houtte e.a. e.d., *Algemene geschiedenis der Nederlanden* 7 (Haarlem 1980) 137-155, aldaar 146; P. de Buck en J.Th. Lindblad, 'Navigatie en negotie. De Galjootsgeldregisters als bron bij het onderzoek naar de geschiedenis van de Oostzeehandel in de achttiende eeuw', *Tijdschrift voor zeegeschiedenis* (1990) 27-48, aldaar 27-48; J.A. Faber, *Drie eeuwen Friesland. Economische en sociale ontwikkelingen van 1500-1800* (Leeuwarden 1972); Jan de Vries, 'De economische ontwikkeling van Friesland na het einde van de Friese vrijheid' in: J. Frieswijk e.a. ed., *Fryslân, staat en macht 1450-1650. Bijdragen aan het historisch congres te Leeuwarden van 3 tot 5 juni 1998* (Hilversum en Leeuwarden 1999) 140-157.

die geheven werd wanneer schepen de Sont tussen Denemarken en Zweden passeerden. Deze tolregisters zijn grotendeels bewaard gebleven voor de periode 1574-1857, en deels voor de periode 1497-1574.[3] De STR is een zeer belangrijke bron, aangezien bijna al het verkeer naar en vanuit de Oostzee erin geregistreerd werd, waardoor deze bron inzicht geeft in transport in de vroegmoderne tijd. In de historiografie is van de STR gebruik gemaakt middels de Sonttoltabellen (STT).[4] De STT zijn statistische samenvattingen van de STR, waardoor veel informatie en verbanden uit de originele bron ontbreken.[5] Door de STR Online is het, in tegenstelling tot de STT, mogelijk op grotere schaal onderzoek te doen naar maritiem transport en schippers. Hierdoor kan dieper op de ontwikkeling van schippersgemeenschappen in Friesland in worden gegaan. Daarnaast heeft Scheltjens een theorie en methodologie voor onderzoek naar maritiem transport en maritieme schippersgemeenschappen geformuleerd die toepasbaar is op het materiaal in de STR Online.[6] Gecombineerd met de beschikbaarheid van de STR Online biedt dit nieuwe mogelijkheden tot onderzoek, zoals casestudies naar de ontwikkeling van schippersgemeenschappen.

Verschillende vragen blijven in de historiografie nog onbeantwoord, zoals waarom en op welk moment in welke plaatsen schippersgemeenschappen ontstonden, waarom dit in sommige plaatsen wel en in andere niet gebeurde, en wat de invloeden waren op het ontstaansproces en de ontwikkeling van schippersgemeenschappen. Duidelijk is dat het ontstaan van schippersgemeenschappen een complex proces was. Om antwoord te geven op de vraagstelling hoe, waar, en wanneer schippersgemeenschappen in Friesland tot stand kwamen, hoe ze zich ontwikkelden en welke factoren hierop van invloed waren, worden casestudies uitgevoerd aan de hand van een brede theoretische basis op grond van de modellen van De Vries, Lesger en Scheltjens. Het gaat om respectievelijk het *specialisatie*-, het *gateway*- en het *evolutie-model*. Deze modellen bieden mogelijkheden voor het verklaren van het ontstaan en de ontwikkeling van schippersgemeenschappen. Binnen de casestudies worden, om inzicht te verkrijgen in de ontwikkeling van de schippersgemeenschappen, over bredere perioden transportgegevens geanalyseerd. Daarnaast wordt de achtergrond van de plaatsen van de in dit proefschrift gekozen schippersgemeenschappen onderzocht.

Voor een goed begrip van de achtergrond waartegen zich in Friesland maritieme schippersgemeenschappen ontwikkelden, wordt in hoofdstuk 1 vanuit de historiografie de ontwikkeling van de koopvaardij in de Republiek behandeld, evenals de belangrijkste bestemmingen van schippers uit de Republiek en de ontwikkeling van de positie die schippers uit Friesland op deze bestemmingen hadden. Vervolgens komen de in de historiografie gegeven verklaringen voor de opkomst en ontwikkeling van maritiem transport door schippers uit Friesland aan bod, om tot een afweging te komen hoe aanvullingen op deze kennis kunnen worden gemaakt.

In hoofdstuk 2 worden achtereenvolgens het specialisatie-, gateway- en evolutiemodel behandeld als theoretisch kader waarmee de ontwikkeling van schippersgemeenschappen kan worden onderzocht en verklaard.

---

[3] Werner Scheltjens en Jan Willem Veluwenkamp, 'Sound Toll Registers online. Introduction and first research examples', *International Journal of Maritime History* 14 afl. 1 (2012) 301-331, aldaar 301-302; 'Sonttolregisters'. www.soundtoll.nl, 'Over het project', 'Sonttolregisters'. Laatst geraadpleegd 17 april 2017.

[4] N. Ellinger Bang en K. Korst, *Tabeller over skibsfart og vaeretranpsort gennem Oeresund 1497-1783* (Tabellen van de scheepvaart en het goederentransport door de Sont 1497-1783) 7 delen (Kopenhagen en Leipzig, 1906-1953).

[5] 'Sonttolregisters Online'. www.soundtoll.nl, 'Over het project', 'Sonttolregisters Online'. Laatst geraadpleegd 17 april 2017.

[6] Scheltjens heeft deze methodologie in zijn onderzoek gebruikt. Scheltjens, *Dutch deltas*; Scheltjens, 'Het ontstaan'; Werner F.Y. Scheltjens, 'The changing geography of demand for Dutch maritime transport in the eighteenth century', *Histoire & Mesure* 17 afl. 2 (2012) 3-48, aldaar 3-48; zie ook paragraaf 2.3 en bijlage 3.4.

De afbakening van het onderzoek, de keuze voor casestudies naar de schippersgemeenschappen in de steden Hindeloopen, Harlingen en Workum, en de vlekken Woudsend, Lemmer en Heerenveen, de gebruikte bronnen en de gebruikte methodologie worden in hoofdstuk 3 besproken.

Hoofdstuk 4 bevat de weergave van het bronnenonderzoek. In dit hoofdstuk is per casestudie op basis van het bronnenmateriaal de ontwikkeling van de schippersgemeenschap in beeld gebracht. Aan bod komen de ontwikkeling van het aantal Oostzeeschippers, de ontwikkeling van het totale aantal schippers, de mate van activiteit van de Oostzeeschippers, en de belangrijkste bestemmingen van de schippersgemeenschap binnen en buiten het Oostzeegebied.

In hoofdstuk 5 wordt aan de hand van literatuuronderzoek en elementen uit de voorgaande hoofdstukken de context besproken waarbinnen het aanbod van maritiem transport zich in de onderzochte plaatsen ontwikkelde. De context wordt per plaats geschetst door de ontstaansgeschiedenis, de relevante geografische aspecten, de functie en het voorzieningenniveau, het inwoneraantal en de ontwikkeling van de plaats in de vroegmoderne tijd te bespreken.

In hoofdstuk 6 kom ik op basis van de historiografie, de theorie, de uitkomst van het bronnenonderzoek en de ontwikkeling van de onderzochte plaatsen tot een verklaring voor de ontwikkeling van de schippersgemeenschappen in de gekozen plaatsen. Voor alle onderzochte plaatsen wordt eerst een verklaring voor de opkomst van de schippersgemeenschap gegeven. Daarna wordt de aansluiting van de vlekken bij de transportvraag van de Republiek verklaard en besproken waarom de steden ook in de 18^{e} eeuw een aandeel in het internationale transport van de Republiek behielden. Afsluitend wordt de ontwikkeling van de schippersgemeenschappen in de tweede helft van de 18^{e} eeuw behandeld.

In het afsluitende hoofdstuk 7 wordt antwoord gegeven op de vraagstelling en worden de belangrijkste bevindingen uit dit onderzoek samengevat.

1. Maritiem transport vanuit Friesland in de historiografie

In de inleiding werd de verschuiving in de herkomst van schippers op de Oostzeevaart van de Republiek genoemd. Eerst kwamen zij vooral uit Holland, vanaf de tweede helft van de 17e eeuw steeds vaker vooral uit Friesland, waarna zij in de tweede helft van de 18e eeuw vooral uit Groningen kwamen.[7] Voor een goed begrip van deze verschuiving en van de ontwikkeling van schippersgemeenschappen binnen Friesland worden in dit hoofdstuk beide binnen hun context geplaatst. In dit hoofdstuk wordt deze context eerst geschetst aan de hand van de ontwikkelingen binnen de koopvaardij van de Republiek. Vervolgens wordt op basis van de historiografie de activiteit van schippers uit Friesland besproken binnen de context van de ontwikkeling van handel en transport op belangrijke bestemmingen van de Nederlandse koopvaardij. Ten slotte worden de argumenten uit de historiografie voor de opkomst van schippers uit Friesland en de ontwikkeling van maritiem transport vanuit Friesland besproken, om zo tot een beeld te komen waar met verder onderzoek mogelijk aanvullingen en nuanceringen op de bestaande historiografie te maken zijn.

1.1 De koopvaardij van de Republiek

In de vroegmoderne tijd concentreerde de buitenlandse handel van de Republiek zich in het gewest Holland, en dan met name in Amsterdam. Amsterdam had voldoende schepen tot haar beschikking om goederen te importeren en te exporteren. Dankzij een uniek en goed werkend financieel stelsel, en de concentratie van handel, kooplieden en kennis, ontwikkelde Amsterdam zich vanaf het einde van de 16e eeuw tot het economische centrum van Europa. Het succes van Amsterdam bevorderde ook de handel en het succes van de Republiek. De Republiek werd Europa's stapelmarkt en kreeg een belangrijke plaats in de wereldhandel. Deze leidende rol van de Republiek was gebaseerd op haar functie als internationaal pakhuis met een brede voorraad bulk- en luxegoederen van overal ter wereld. Ongeveer anderhalve eeuw behield de Republiek deze positie.[8] De Republiek verwierf niet alleen een vooraanstaande plaats in de Europese handel, maar ook in de Europese scheepvaart. Door specialisatie en arbeidsdeling was, anders dan in de middeleeuwen, een koopman niet langer tegelijkertijd verkoper en vervoerder van zijn goederen. Handel en transport raakten hierdoor gescheiden en de vervoerder werd een zelfstandige actor die zijn diensten aan kooplieden aanbood. In de Republiek werd het transport van goederen vooral verzorgd door schippers uit de kustprovincies.[9]

1.1.1 Ontwikkeling Nederlandse handel en scheepvaart

Tussen 1580 en 1650 kende de economie van de Republiek een periode van groei.[10] De literatuur geeft voor deze groei en voor de belangrijke positie van de Republiek in de

---

[7] Bruijn, 'Scheepvaart in de Noordelijke Nederlanden 1580-1650', 146; De Buck en Lindblad, 'Navigatie en negotie', 27-48; Faber, *Drie eeuwen Friesland*; De Vries, 'De economische ontwikkeling van Friesland'.

[8] Israel, *Dutch primacy*, 12-291, 399-415; Jonathan I. Israel, *The Dutch Republic, it's rice, greatness, and fall 1477-1806* (Oxford 1995) 307, 310-311, 313; Clé Lesger, *Handel in Amsterdam ten tijde van de Opstand. Kooplieden, commerciële expansie en verandering in de ruimtelijke economie van de Nederlanden ca. 1550-ca. 1630* (Hilversum 2001); De Vries en Van der Woude, *Nederland 1500-1815,* 411-475.

[9] L. Sicking, 'A wider spread of risk. A key to understanding Holland's domination of eastward and westward seafaring from the Low Countries in the sixteenth century' in: Hanno Brand en Leos Müller ed., *The dynamics of economic culture in the North Sea and Baltic region in the late Middle Ages and early modern period* (Hilversum 2007) 122-135, aldaar 126; W.F.Y. Scheltjens, *De invloed van ruimtelijke verandering op operationele strategieën in de vroeg-moderne Nederlandse scheepvaart. Een case-study over de Nederlandse scheepvaart in de Finse golf en op Archangel* (Groningen 2009) 65-66.

[10] J.G. van Dillen, *Van rijkdom en regenten. Handboek tot de economische en sociale geschiedenis van Nederland tijdens de Republiek* ('s-Gravenhage 1970) v-vi, 11; De Vries en Van der Woude, *Nederland 1500-1815*, 10-11, 431-438; Israel, *Dutch primacy*,12-196, 399-415; Bruijn, 'De vaart in Europa', 217.

internationale handel verschillende verklaringen. De Republiek profiteerde van de door oorlogen ontstane schaarste en verstoring van bestaande handelsverbindingen. Bovendien nam door bevolkingsgroei en mislukte oogsten de internationale vraag naar onder meer graan toe. Naast snelle schepen door technologische verbeteringen, had de Republiek een gunstige geografische ligging tussen de Oostzee en Zuid-Europa. Dit maakte het logistiek mogelijk om vanuit de Republiek binnen een vaarseizoen een vaart van het ene ver gelegen gebied naar het andere te maken. Nederlanders verbonden zo het Oostzeegebied, waar goedkoop graan vandaan werd gehaald, met Zuid-Europa, waardoor de Republiek de schakel werd tussen vraag en aanbod. Vooral de graanhandel was van belang voor de economie van de Republiek.[11] Door de gunstige ligging in combinatie met snellere schepen kwamen steeds meer gebieden, zoals de Middellandse Zee, Noord-Rusland, Afrika, Amerika en Azië, binnen het bereik van de Republiek. Zowel de hoeveelheid alsook de diversiteit aan verscheepte goederen nam hierdoor toe. Het Twaalfjarig Bestand (1609-1621) betekende een grote impuls voor de scheepvaart door gunstiger omstandigheden, zoals verlaging van in- en uitvoerrechten en het wegvallen van Spaanse handelsembargo's, al bleef de Duinkerker kaapvaart een probleem. De Republiek wist zich verder te versterken waar andere mogendheden zoals Frankrijk en Engeland hier door interne politieke strijd en godsdienstige onlusten niet in slaagden. De periode van 1580 tot 1650 kenmerkte zich daarom zowel door groei van haar handel, alsook van haar scheepvaart.[12]

Algemeen wordt aangenomen dat na de bloeiperiode in handel en scheepvaart consolidatie en stagnatie optrad tussen 1650 tot 1740, gevolgd door contractie. De positie van de Republiek werd in toenemende mate aangetast door voortdurende oorlogen en door mercantilistische politiek van andere landen. Hierdoor nam in de tweede helft van de 17e eeuw en in de 18e eeuw de dominantie van de Republiek af, al bleef ze een belangrijke speler in het Oostzeegebied. Zo nam het aantal reizen van Nederlandse schippers naar het Oostzeegebied niet in absolute zin, maar wel in verhouding ten opzichte van andere spelers zoals Engeland, Frankrijk, Denemarken, Zweden en Noord-Duitsland af.[13] Voorbijlandvaart, de handelsvaart tussen vertrekhaven en eindbestemming waarbij de stapelmarkt wordt overgeslagen, nam in de loop van de 18e eeuw toe. Amsterdam werd steeds vaker voorbijgevaren en verloor hierdoor haar internationale invloed als centrale handels- en stapelplaats. Voor de periode 1650-1800 is het door gebrek aan (betrouwbaar) bronnenmateriaal moeilijk om de ontwikkeling van de scheepvaart van de Republiek in kaart te brengen. Voorbeelden hiervan zijn belastingen en in- en uitvoerrechten die werden ontdoken, schippers die in tijden van oorlog onder buitenlandse vlag voeren, en schippers die verschillende herkomstplaatsen opgaven. Wel bestaan er schattingen die verderop in dit hoofdstuk worden besproken.[14]

---

[11] De Vries en Van der Woude, *Nederland 1500-1815*, 416-420; Israel, *Dutch primacy*, 48-60; David Ormrod, *The rise of commercial empires. England and the Netherlands in the age of mercantilism, 1650-1770* (Cambridge 2003) 66-75.

[12] De Vries en Van der Woude, *Nederland 1500-1815*, 412-417; Faber, *Drie eeuwen Friesland*, 271-272; Bruijn, 'Scheepvaart in de Noordelijke Nederlanden 1580-1650', 141-143, 151.

[13] Op zee had de koopvaardij veel last van oorlogen met Engeland en Frankrijk. Na het invoeren van de scheepvaartwetten van Engeland waren er oorlogen met dit land tussen 1652-1654, 1665-1667, 1672-1674, en 1780-1784. Met Frankrijk werd onder meer in 1667 en tussen 1672 en 1679 oorlog gevoerd. J.R. Bruijn, 'Scheepvaart in de Noordelijke Nederlanden 1650-1800' in: J.A. van Houtte e.a. e.d., *Algemene geschiedenis der Nederlanden* 8 (Haarlem 1979) 209-238, aldaar 217-218; Joh. de Vries, *De economische achteruitgang der Republiek in de achttiende eeuw* (2e druk; Amsterdam 1968) 19-57, 167-180; Van Dillen, *Van rijkdom en regenten*, v-vi; De Vries en Van der Woude, *Nederland 1500-1815*, 10-11, 771-790; Israel, *Dutch primacy*, 197-404.

[14] De Buck en Lindblad, 'Navigatie en negotie', 27; Lindblad en De Buck, 'Shipmasters', 138-140; Jake Knoppers, 'A comparison of the Sound Accounts and the Amsterdam Galjootsgeldregisters', *The Scandinavian Economic History Review* 24 afl.2 (1976) 93-113, aldaar110-113; In vredestijd bleef een aantal Nederlandse schepen ook onder vreemde vlag varen, maar het is moeilijk te achterhalen in hoeverre dit een wijd verspreid

De sterke positie van de handel van de Republiek hing volgens de literatuur samen met de bloei van haar maritiem transport, waarvoor verschillende verklaringen worden genoemd. Door standaardisatie in de bouw en lage invoerrechten op scheepsbouwmaterialen werden schepen in de Republiek goedkoper en efficiënter gebouwd dan elders. De prijs voor scheepsbouwmaterialen was relatief laag doordat ze in grote hoeveelheden werden aangevoerd, en doordat gebruik werd gemaakt van goedkope grondstoffen zoals lichte soorten hout. De ontwikkeling van het fluitschip, speciaal voor het vervoer van bulkgoederen, gaf bovendien een impuls aan de koopvaardij. Dit schip bezat alleen de hoogstnodige voorzieningen aan tuigage en romp en kon met een kleine bemanning worden gevaren. Op fluiten en de meeste andere koopvaarders ontbrak bovendien geschut, wat kanonniers overbodig, en een lichtere rompconstructie en een grotere laadruimte mogelijk maakte. Ook droeg de gunstige rentevoet in de Republiek eraan bij dat de bouwprijs en exploitatiekosten voor Nederlandse reders zeer aantrekkelijk waren.[15]

Daarnaast was de bescherming tegen vijandelijke schepen en kapers van belang voor de ontwikkeling van de koopvaardij. Het in konvooien varen, eventueel onder begeleiding van oorlogsschepen, bood enige bescherming tegen oorlogsgevaar. Eén van de taken van de Admiraliteitscolleges was het beschermen van de koopvaardij. Zij zorgden voor de bouw, het onderhoud en de uitrusting van oorlogsschepen. Zij maakten op de Noordzee jacht op vijandelijke schepen en begeleiden konvooien van koopvaardijschepen.[16] Toen de Admiraliteitscolleges rond 1630 onvoldoende in staat waren deze bescherming te bieden, namen kooplieden zelf de uitrusting van schepen ter bescherming van konvooien koopvaardij- en visserijschepen ter hand.[17] In de 17e eeuw ontstonden vanuit dergelijke kooplieden-initiatieven verschillende Directies, zoals de Directie voor de Levantse handel, en later de Directies van de Moskovische handel en van de Oosterse handel.[18] Dit waren particuliere organisaties die in verschillende takken van koopvaardij fungeerden als belangenbehartiger voor kooplieden en reders. Ze kregen het recht voorschriften uit te vaardigen voor de desbetreffende tak van scheepvaart. De beschermende taak van de Directieschepen functioneerde van 1625 tot 1656, waarna vanaf de jaren vijftig van de 17e eeuw de oorlogsvloot verder werd geprofessionaliseerd.[19]

---

gebruik was. J.V.Th. Knoppers, 'De vaart in Europa' in: F.J.A. Broeze e.a. ed., *Maritieme geschiedenis der Nederlanden* III, *Achttiende en eerste helft negentiende eeuw, van ca. 1680 tot 1850-1870* (Bussum 1977) 226-261; Bruijn, 'Scheepvaart in de Noordelijke Nederlanden 1650-1800', 218-220.

[15] De Vries en Van der Woude, *Nederland 1500-1815*, 439; Bruijn, 'Scheepvaart in de Noordelijke Nederlanden 1580-1650', 137; Van Dillen, *Van rijkdom en regenten*, 20; Bruijn, 'De vaart in Europa', 201-203.

[16] De Admiraliteiten boden verdediging op zee. Van de vijf Admiraliteitscolleges waren er drie gevestigd in Holland, één in Zeeland en één in Friesland. De Admiraliteitscolleges vorderden in hun eigen rayon de Convooi- en Licentsgelden, bestemd voor hun eigen instandhouding. Deze belasting werd in de Republiek vanaf 1582 op de buitenlandse handel geheven, daar de koopvaardijschepen door de Admiraliteiten tegen kapers en zeerovers werden beschermd. De Vries en Van der Woude, *Nederland 1500-1815*, 127-128; S.W.P.C. Braunius, 'Oorlogsvaart' in: L.M. Akveld, S. Hart en W.J. van Hoboken ed., *Maritieme geschiedenis der Nederlanden* II, *Zeventiende eeuw, van 1585 tot ca. 1680* (Bussum 1977) 316-354, aldaar 316-321, 329-332.

[17] Braunius, 'Oorlogsvaart', 335-336.

[18] *Bronnen tot de geschiedenis van den Levantschen handel*. K. Heeringa ed., Rijks Geschiedkundige Publicatiën, Grote serie nr. 9-10, 34, 95, 115 en 120 ('s-Gravenhage 1910-1966). Digitaal beschikbaar via: resources.huygens.knaw.nl/handellevant. Laatst geraadpleegd 17 april 2017; I.H. van Eeghen, 'Archief van de Directie van de Moscovische Handel'. www.stadsarchief.amsterdam.nl, 'Archieven', 'Archiefbank inventarissen', 'D', 'Directie van de Moscovische handel', 'PDF'. Laatst geraadpleegd 17 april 2017; I.H. van Eeghen, 'Archief van de Directie van de Oostersche Handel en Reederijen'. www.stadsarchief.amsterdam.nl, 'Archieven', 'Archiefbank Inventarissen ', 'D', 'Directie van de Oostersche Handel en Reederijen', 'PDF'. Laatst geraadpleegd 17 april 2017; 'Historie'. www.directieohr.nl, 'Historie'. Laatst geraadpleegd 17 april 2017.

[19] Bruijn, 'Scheepvaart in de Noordelijke Nederlanden 1580-1650', 140-142; Braunius, 'Oorlogsvaart', 316-321, 336; zie ook de bespreking van het Lastgeld in paragraaf 3.2.

Reders in de Republiek hadden daarnaast een ruime keus aan passende schepen voor specifieke bestemmingen en ladingen. Waarschijnlijk nam het tonnage van de schepen in de 17e eeuw voortdurend toe, maar in de 18e eeuw kwam daarin een kentering. Aangenomen wordt dat op verschillende vaarten, en dan vooral de Oostzeevaart, het gebruik van kleinere scheepstypes gebruikelijker werd, al ontbreken hiervoor kwantitatieve gegevens.[20] Mogelijke verklaringen hiervoor zijn ondieper wordende zeegaten en verandering in de te vervoeren lading. In de 18e eeuw werden namelijk meer kostbare en minder volumineuze goederen verscheept, waardoor de vraag naar laadruimte veranderde. Dit is volgens Bruijn duidelijk aantoonbaar voor de Oostzeehandel. Het grotere fluitschip bleef in de vaart voor omvangrijke producten zoals de houtvaart op Narva en Noorwegen, en tegelijkertijd werden kleinere schepen op andere zeehavens in het Oostzeegebied ingezet. Een technologische vernieuwing was de verschijning van de kof als zeewaardig schip, dat aanvankelijk gebruikt werd op de binnen- en de kustvaart.[21]

1.1.2 Belangrijke havens in de Republiek

In de vroegmoderne tijd waren in de Republiek vooral Holland en later Friesland belangrijke gewesten voor het maritiem transport. Belangrijke havens in Holland waren Rotterdam en Amsterdam. De kust van Frankrijk en Engeland waren het voorland van Rotterdam. Daarnaast bediende Rotterdam via de Maas zijn achterland. Rotterdam had ook scheepvaart op de Kleine Oost, Noorwegen, de Oostzee en Noord-Rusland, maar dit was van minder belang dan de vaart op Engeland en Frankrijk.[22] Binnen de Republiek werd Amsterdam de belangrijkste haven. De ontwikkeling van Amsterdam had een aanzienlijke invloed op het functioneren en de ontwikkeling van de verschillende schippersgemeenschappen in de Republiek, en op de functionaliteit van andere havens. De handel van Amsterdam was vooral gericht op het noorden van Europa en het Oostzeegebied, maar kende daarnaast een veelvoud aan bestemmingen. Amsterdam had door kennis, kooplieden en kapitaal een belangrijke rol in handel en doorvoer van goederen, waarbij de hele Republiek deel van haar achterland uit maakte. Ook binnen de Zuiderzeeregio kreeg Amsterdam een steeds grotere en centralere rol, waardoor andere havens grotendeels afhankelijk werden van de handel en contacten van Amsterdam. Kleinere havens hadden voor specifieke goederen zoals wijn geen eigenhandel, maar kregen deze producten via Amsterdam. Hoorn en Enkhuizen ondersteunden Amsterdam bijvoorbeeld als een soort gespecialiseerde voorhaven, waarvandaan hout, graan en andere goederen over het gewest Holland werden verspreid.[23]

De West-Friese havens Medemblik, Hoorn en Enkhuizen waren al lange tijd bij handel en scheepvaart betrokken. Voor deze plaatsen was de Oostzeevaart in de periode 1580-1630 het belangrijkst. Ook de 17e eeuw was voor de plaatsen een gunstige tijd. Hoorn was vooral gericht op Noorwegen en haar houthandel, terwijl Enkhuizen, naast haringvangst en –export, op de Oostzee en graan was gericht. Als gevolg van de groei van Amsterdam en haar toegenomen centrale positie ten opzichte van andere havenplaatsen richtten kooplieden, reders en

---

[20] Israel, *Dutch primacy*, 379-381; Bruijn, 'Scheepvaart in de Noordelijke Nederlanden 1650-1800', 209; F. Snapper, 'Veranderingen in de Nederlandse scheepvaart op de Oostzee in de achttiende eeuw' in: Harm van Riel, Johannes de Vries, Izaak Johannes Brugmans ed., *Ondernemende geschiedenis. 22 opstellen geschreven bij het afscheid van mr. H. van Riel als voorzitter van de Vereniging Het Nederlandse Economisch-Historisch Archief* ('s-Gravenhage 1977) 124-139, aldaar 131-132.

[21] Bruijn, 'Scheepvaart in de Noordelijke Nederlanden 1650-1800', 209.

[22] De Vries en Van der Woude, *Nederland 1500-1815,* 416, 420, 452, 462, 465, 473-474, 481, 560, 566, 569, 571-572; P.C. van Royen, *Zeevarenden op de koopvaardijvloot omstreeks 1700* (Amsterdam 1987) 87.

[23] Lesger, *Handel in Amsterdam*; C.M. Lesger, 'Amsterdam, Harlingen and Hoorn. Port functions in the Zuiderzee region during the middle of the seventeenth century' in: *From Dunkirk to Danzig. Shipping and trade in the North Sea and the Baltic, 1350-1850. Essays in honour of J.A. Faber on the occasion of his retirement as professor of economic and social history at the University of Amsterdam* (Hilversum 1988) 331-360, aldaar 331-332, 340-353.

schippers uit Enkhuizen, Medemblik en Hoorn zich steeds meer op Amsterdam, wat uiteindelijk ten koste ging van de functionaliteit van deze plaatsen.[24]

In Friesland was Harlingen de belangrijkste haven met een eigen voor- en achterland. Harlingen had een eigen koopliedenelite en daarmee eigenhandel. Via de haven van Harlingen werden benodigdheden voor Friesland aangevoerd en vandaar verder verspreid. Belangrijke goederen waren hout uit Noorwegen en graan uit het Oostzeegebied. Hiermee werd voorzien in de behoefte van de Republiek, waarvoor een deel van deze goederen in Amsterdam werd gelost, en in de behoefte van Friesland. Vanuit Friesland werden goederen deels via Harlingen, en deels via Amsterdam, geëxporteerd. Naast Noorwegen en het Oostzeegebied was de Kleine Oost een belangrijke bestemming.[25] Vanuit Harlingen werden in de 17e en 18e eeuw Friese landbouwgoederen naar Holland en Amsterdam verscheept.[26] Veel schepen uit Harlingen voeren daarnaast vanuit Amsterdam op buitenlandse bestemmingen.[27]

1.1.3 Omvang en grootte van de Nederlandse koopvaardijvloot

Volgens De Vries en Van der Woude is er veel bekend over de koopvaardij van de Republiek in de vroegmoderne tijd, maar is nog veel onzeker over de omvang van en de werkgelegenheid op de koopvaardijvloot. Vaak worden schattingen of berekeningen gemaakt op basis van beperkte informatie.[28] Dit laatste geldt ook voor De Vries en Van der Woude. Zij stellen dat de Nederlandse koopvaardijvloot in 1477 uit 230 à 240 schepen bestond met een totaal laadvermogen van 30.000 last. In 1532 bestond de koopvaardijvloot uit 400 schepen en in 1565 was dit aantal tot ongeveer 700 schepen toegenomen.[29]

Vooral in de eerste helft van de 17e eeuw, toen de noordelijke provincies definitief buiten het bereik van de Spaanse troepen waren, nam het volume van de Nederlandse koopvaardij sterk toe. Volgens een rapport uit 1636, aangehaald door zowel Bruijn als De Vries en Van der Woude, bestond de koopvaardijvloot van de Republiek in dat jaar uit ongeveer 1.750 schepen in Europese wateren. Daarnaast waren er nog 600 haringbuizen en schepen die voor de Verenigde Oost-Indische Compagnie (VOC) en West Indische Compagnie (WIC) voeren. De koopvaardijvloot had een gezamenlijk tonnage van 310.000 ton.[30] Volgens Bruijn was de Nederlandse koopvaardijvloot in de eerste helft van de 17e eeuw groter dan de koopvaardijvloten van Frankrijk, Engeland en Schotland samen en verzorgde deze het merendeel van de Europese vrachtvaart.[31] Over het aantal walvisvaarders bestaat veel onduidelijkheid, al nam het aantal bevrachtingscontracten met betrekking tot de walvisvaart tussen 1640 en 1664 over het geheel toe. Alleen voor 1654 is bekend dat, naast 31 bevrachtingscontracten, 70 schepen gekonvooieerd ter walvisvaart voeren. Dit is het enige bekende cijfer van de totale walvisvloot dat De Jong kent voor de periode 1643-1660.[32] Rond het midden van de 17e eeuw

---

[24] Bruijn, 'De vaart in Europa', 214-215; Lesger, 'Amsterdam, Harlingen and Hoorn', 335-353.

[25] Lesger, 'Amsterdam, Harlingen and Hoorn', 331-332, 340-353; Bruijn, 'De vaart in Europa', 215; Zie paragraaf 5.2 voor een bespreking van de plaats Harlingen.

[26] Harm Nijboer, 'Gateway voor het noorden of haven in de Zuiderzeeregio? Over de positie van Harlingen in het Nederlandse stedensysteem in de zeventiende en achttiende eeuw' in: Geurt Collenteur e.a. ed., *Stad en regio. Opstellen aangeboden aan prof. dr. Pim Kooij bij zijn afscheid als hoogleraar economische en sociale geschiedenis aan de Rijksuniversiteit Groningen* (Assen 2010) 313-322, 392-393, aldaar 322.

[27] Lesger, 'Amsterdam, Harlingen and Hoorn', 343.

[28] De Vries en Van der Woude, *Nederland 1500-1815,* 469-470.

[29] De Vries en Van der Woude, *Nederland 1500-1815,* 420-421.

[30] Bruijn, 'Scheepvaart in de Noordelijke Nederlanden 1580-1650', 138; De Vries en Van der Woude, *Nederland 1500-1815,* 469-470.

[31] Bruijn, 'Scheepvaart in de Noordelijke Nederlanden 1580-1650', 138.

[32] De Jong verwijst naar het artikel 'Jonas vrij' van Bruijn en Davids. C. de Jong, 'Walvisvaart' in: L.M. Akveld, S. Hart en W.J. van Hoboken ed., *Maritieme geschiedenis der Nederlanden* II, *Zeventiende eeuw, van 1585 tot ca. 1680* (Bussum 1977) 309-315, aldaar 314-315. Verder aangeduid als 'Walvisvaart (1585-1680)'; J.R. Bruijn en C.A. Davids, 'Jonas vrij. De Nederlandse walvisvaart, in het bijzonder de Amsterdamse, in de jaren 1640-1664', *Economisch- en sociaal-historisch jaarboek* 38 (1975) 141-178, aldaar 141-178.

schatten De Vries en Van der Woude dat de koopvaardijvloot bestond uit ongeveer 2.000 schepen, met een gezamenlijk tonnage van 400.000 ton.[33] Bruijn noemt voor de tweede helft van de 17e eeuw en de 18e eeuw een aantal tussen de 1.600 en 2.000 schepen, ook met een totaal tonnage van ongeveer 400.000 ton. Bruijn baseert zich op contemporaine en recentere berekeningen, waarbij volgens hem meestal walvisvaarders en schepen van de buiten-Europese vaart zijn meegerekend. De meeste schepen binnen de handelsvloot voeren op Noorwegen, de Oostzee en Zuidwest-Frankrijk.[34] Volgens een memorie uit 1699 waren in de Europese vaart van de Republiek ongeveer 1.600 schepen actief; 700 tot 800 op de Oostzee, 300 op Noorwegen, 32 tot 35 op Archangel, 400 op Frankrijk en Portugal en ongeveer 55 tot 60 schepen op Spanje. [35] In 1700 voeren ongeveer 150 schepen uit ter walvisjacht.[36]

In het midden van de 18e eeuw waren ongeveer 1.500 schepen actief, waarvan 870 op Noorwegen en de Oostzee, 33 op Archangel, 81 op Engeland en in het Kanaal, 248 op Frankrijk en de Golf van Biskaje en 216 op Spanje, Portugal en de Middellandse Zee. Gezamenlijk zouden ze een tonnage hebben van 365.000 ton.[37] Uit bovenstaande blijkt dat de omvang van de koopvaardijvloot van de Republiek toenam in de loop van de 17e eeuw. Dit blijkt ook uit schattingen van het aantal ingezette schepen en het tonnage. In de 18e eeuw bleef het aantal schepen en tonnage ongeveer gelijk.

Tabel 1.1.3.1 laat een schatting zien van de werkgelegenheid op de Nederlandse koopvaardijvloot welke De Vries en Van der Woude baseren op schattingen van Bruijn en Lucassen. De categorie koopvaardij bestaat uit de vaart op de daarboven genoemde bestemmingen.[38] In de koopvaardij nam de werkgelegenheid op schepen tussen 1610 en 1630-1640 toe van 21.500 naar 25.500 man. Dit was een toename van 18%. Vervolgens nam de werkgelegenheid geleidelijk af van 22.500 in 1680, tot 22.000 in 1725 en 21.000 in 1770. In 1825 bood de koopvaardij nog werkgelegenheid voor 17.000 man. In de eerste helft van de 17e eeuw was er geen tekort aan zeelieden.[39] Wel verschoof het accent na het midden van de 17e eeuw van de koopvaardij naar andere takken binnen de zeevaart. De walvisvaart werd een belangrijke vaart waar een eeuw lang veel zeelieden voor nodig waren. Volgens tabel 1.1.3.1 bood de walvisjacht tegen het midden van de 17e eeuw werk voor ongeveer 1.500 man. In 1680 en 1725 lag dit aantal op 9.000. In 1770 bood de walvisjacht nog altijd werk voor 6.000 man. De Jong geeft zelfs nog grotere aantallen van 10.300 man in 1684 en 11.000 in 1721.[40]

---

[33] De Vries en Van der Woude, *Nederland 1500-1815*, 470-471.

[34] 'Eigentijdse en moderne berekeningen wijzen alle naar een aantal van 1600 tot 2000 schepen van in totaal 400 000 ton. Hierbij zijn walvisvaarders en de schepen van de buiten-Europese vaart meestal meegerekend; in hoeverre dat ook consequent is gebeurd met de kustvaartuigen, waarvan er bijvoorbeeld zovele op Noordduitse havens voeren, blijft onduidelijk.' Bruijn wijst voor berekeningen en verwijzingen naar A.M. van der Woude, *Het Noorderkwartier. Een regionaal historisch onderzoek in de demografische en economische geschiedenis van westelijk Nederland van de late middeleeuwen tot het begin van de negentiende eeuw* (Wageningen 1972) 395-396, en naar Knoppers, 'De vaart in Europa', 226-227. Het is in deze berekeningen volgens Bruijn onduidelijk of kustvaarders die actief waren op de Kleine Oost wel of niet zijn meegerekend. Bruijn, 'Scheepvaart in de Noordelijke Nederlanden 1650-1800', 210.

[35] Knoppers, 'De vaart in Europa', 226-227.

[36] C. de Jong, 'Walvisvaart' in: F.J.A. Broeze e.a. ed., *Maritieme geschiedenis der Nederlanden* III, *Achttiende en eerste helft negentiende eeuw, van ca. 1680 tot 1850-1870* (Bussum 1977) 335-352, aldaar 339. Verder aangeduid als 'Walvisvaart 1680-1850'.

[37] Knoppers, 'De vaart in Europa', 226-227.

[38] De Vries en Van der Woude, *Nederland 1500-1815,* 472. Zie ook: J. Lucassen, 'Zeevarenden' in: L.M. Akveld, S. Hart en W.J. van Hoboken ed., *Maritieme geschiedenis der Nederlanden* II, *Zeventiende eeuw, van 1585 tot ca. 1680* (Bussum 1977) 126-158, aldaar 130-133; Paul van Royen, 'Moedernegotie en kraamkamer. Schippers en scheepsvolk op de Nederlandse vrachtvaart in Europese wateren vanaf de zeventiende tot in de negentiende eeuw', *Tijdschrift voor zeegeschiedenis* 9 (1990) 49-64, aldaar 52.

[39] Bruijn, 'Scheepvaart in de Noordelijke Nederlanden 1580-1650', 139-140.

[40] Volgens De Jong was de werkgelegenheid in de walvisvaart in 1663, 1684, en 1721 respectievelijk 8.500, 10.300 en 11.000 man. Tussen 1721 en 1770 schommelde dit aantal tussen de 6.300 en 8.400. De Jong gaat

Volgens Hacquebord zijn deze schattingen echter te hoog. In de perioden 1612-1639, 1640-1664 en 1745-1785 waren respectievelijk 525, 1.061 en 3.889 man werkzaam in de walvisjacht.[41] Dit zou betekenen dat de walvisjacht inderdaad een groot beroep deed op het aantal

Tabel 1.1.3.1: Werkgelegenheid op schepen uit de Republiek

Bestemming of vaart	1610	1630-1640	1680	1725	1770	1825
Sont	4.000	4.000	2.000			
Kleine Oost	500	800	800			
Spanje, Portugal, Middellandse Zee	5.000	6.000	6.000			
Engeland	1.000	1.000	500			
Frankrijk	4.500	4.500	4.000			
Witte Zee	500	1.000	1.200			
Noorwegen	4.000	4.200	4.000			
West-Indië en West-Afrika	2.000	4.000	2.000			
Koopvaardij	21.500	25.500	22.500	22.000	21.000	17.000
Marine	3.000	8.000	3.500	3.500	2.000	5.000
VOC	2.000	4.000	8.500	11.000	11.500	-
Zeevisserij	6.500	7.000	6.500	4.000	4.000	2.000
Walvisvaart	-	1.500	9.000	9.000	6.000	-
Totaal	**33.000**	**46.000**	**50.000**	**49.500**	**44.500**	**24.000**

Bron: De Vries en Van der Woude, *Nederland 1500-1815*, 472.[42]

beschikbare werknemers, maar in mindere mate dan bovenstaande tabel suggereert. Ook de VOC en in oorlogstijd de marine deden een beroep op het aantal beschikbare zeevarenden. De marine deed vooral een beroep op het aantal beschikbare zeevarenden in de tweede helft van de 17e en het begin van de 18e eeuw, waarna deze vraag weer afnam. De vraag naar zeelieden door de VOC nam vanaf de tweede helft van de 17e eeuw tot in de 18e eeuw toe.[43]

Er was in de loop van de 17e eeuw voldoende aanbod van zeevarenden geweest, maar dit veranderde rond 1675. De vraag naar arbeid bleef ongeveer gelijk, maar in het noorden van Holland, waar oude zeevarende gemeenschappen tot dan toe de meeste zeelieden leverden, nam de bevolking af. Bovendien daalde tot 1730 het aantal buitenlanders dat in de Nederlandse scheepvaart werkte, terwijl juist deze groep tot 1675 deels in de vraag naar werknemers had voorzien. Voor de koopvaardij is het onduidelijk in hoeverre er kwalitatieve en kwantitatieve tekorten waren en hoe hiermee om werd gegaan. In de literatuur wordt aangenomen dat het aanbod van ervaren zeelieden aan het einde van de 17e eeuw kleiner was dan de vraag. Volgens Bruijn vulden Nederlanders uit de zeeprovincies die werkzaam waren in kwijnende takken van nijverheid de tekorten op de vloot aan. De rol die schippers uit Holland traditioneel tot in de tweede helft van de 17e eeuw in de scheepvaart hadden gespeeld, werd in toenemende mate overgenomen door schippers uit Friesland.[44]

1.1.4 Schippers, partenrederij en organisatie van maritiem transport

Voor een goed begrip van de rol en plaats van de schipper in de koopvaardij, behandel ik hier de organisatie van maritiem transport, waarin de partenrederij een belangrijke rol speelde. De partenrederij was voor de scheepvaart van de Republiek een belangrijke vorm van risicosprei-

---

daarbij uit van het aantal walvisschepen vermenigvuldigd met een 42-koppige bemanning. De Jong, 'Walvisvaart 1680-1850', 335-336, 340.

[41] Louwrens Hacquebord, 'Niederländischer und deutscher Walfang im 17. Jahrhundert' in: Robert Bohn ed., *Nordfriesische Seefahrer in der frühen Neuzeit* (Amsterdam 1999) 91-104, aldaar 98-100.

[42] Overgenomen uit De Vries en Van der Woude, *Nederland 1500-1815*, 472. Voor 1680 lijkt de telling niet te kloppen. 'Koopvaardij' en 'Totaal' zouden mijns inziens respectievelijk 20.500 en 48.000 moeten zijn.

[43] Bruijn, 'Scheepvaart in de Noordelijke Nederlanden 1650-1800', 209-211; Van Royen, *Zeevarenden*, 15-33, 77-114.

[44] Bruijn, 'Scheepvaart in de Noordelijke Nederlanden 1650-1800', 211.

ding. Door deze vorm van risicospreiding konden de risico's van de zee, zoals schipbreuk, kaping, maar ook schade door wisselvalligheid van het weer, worden gespreid.[45] Scheepsbezit werd in West-Europa al in de middeleeuwen en in de Nederlanden vanaf de 15e eeuw over meerdere personen verspreid. Een scheepspart kon groot of zeer klein zijn, bijvoorbeeld 1/2 of 1/64 part. De eigenaren van scheepsparten werden reders genoemd en de eigenaren van alle parten van een schip vormden samen een rederij. Omdat een rederij uit veel eigenaren kon bestaan werden vaak enige reders of een hoofdreder gemachtigd om de belangen van de gehele rederij te vertegenwoordigen. Deze directeur of hoofdreder fungeerde als boekhouder en was verantwoordelijk voor het verdelen van de opbrengst onder de partenhouders.[46]

De schipper was meestal partenhouder in de rederij. Aanvankelijk bestond een rederij uit enkele reders, waarvan de schipper de hoofdpersoon was. Als gevolg van de toegenomen scheepsgrootte nam de kapitaalbehoefte en daarmee het aantal reders toe. Het aandeel van de schipper binnen de rederij nam hierdoor af, en de boekhouder of directeur werd de belangrijkste persoon. De schipper was in loondienst van de rederij. De overige reders kwamen meestal uit de nabijheid van de schipper en hoofdreder. Zij waren vaak familieleden en bekenden, kooplieden, andere schippers, leveranciers van scheepsbenodigdheden en eigenaars van uitrustingsbedrijven. Voor beide laatstgenoemde groepen reders was deelname aan de rederij een manier om werk te krijgen bij de bouw en uitrusting van het schip.[47] Een voordeel van de partenrederij was dat de verschillende aandeelhouders slechts aansprakelijk waren voor de grootte van hun eigen inleg. Daarnaast waren zij vrij om te beschikken over dit aandeel. Parten mochten verkocht of vererfd worden zonder dat daarvoor toestemming nodig was van de andere aandeelhouders binnen de rederij.[48] Er bestonden vaak nauwe banden tussen de schipper en de boekhouder in een rederij. De boekhouder regelde bevrachtingen voor het schip, maar ook betalingen, verzekeringen en incassering van gelden voor de schipper wanneer deze onderweg was. Dit werd versterkt door verbetering en intensivering van communicatiemogelijkheden in de 18e eeuw. Hierdoor hoefde de schipper minder vaak zelf op zoek naar retourvracht.[49]

De rederij kon een schipper aanstellen en, wanneer hij niet voldeed en dat aan hem zelf te wijten was, van zijn taak ontheffen. Wanneer een schipper goed beviel werd deze jaren achtereen voor dezelfde rederij ingezet. De schipper was verantwoordelijk voor het laden en lossen. Hij was degene die de bemanning aan- en afmonsterde, de betalingen regelde en de vrachtbrieven tekende. Soms zorgde een schipper op reis in het buitenland zelf voor de in- en verkoop van goederen namens de rederij. Ook was de schipper verantwoordelijk voor de aankoop van lucratieve bijvracht op rekening van de rederij. Wanneer er onderweg door overmacht op zee moeilijkheden waren geweest, zoals een aanvaring, kaping, of schade bij storm, dan moesten de schipper en een deel van de bemanning hierover bij een notaris verklaringen afleggen. Hiermee kon vervolgens de schuldvraag, aansprakelijkheid en de verdere schadeafhandeling worden geregeld. De schipper had verschillende voorrechten.

---

[45] Partenrederij kwam ook voor in de walvisvaart en (haring)visserij. S. Hart, 'Rederij' in: L.M. Akveld, S. Hart en W.J. van Hoboken ed., *Maritieme geschiedenis der Nederlanden* II, *Zeventiende eeuw, van 1585 tot ca. 1680* (Bussum 1977) 106-125, aldaar 106-112; Bruijn, 'Scheepvaart in de Noordelijke Nederlanden 1580-1650', 137-138; Van Dillen, *Van rijkdom en regenten*, 20; R.S. Wegener Sleeswijk, 'Omvang en financiering van de Friese vrachtvaart in de 18e eeuw', *It beaken* 54 (1992) 42-66, aldaar 43, 49-53, 55; R.S. Wegener Sleeswijk, 'Rendement van 36 Friese partenrederijen (1740-1830)', *Jaarboek Fries Scheepvaart Museum* (1986) 66-89, aldaar 66-70, 72-74, 80; Israel, *Dutch primacy*, 21; Boon, *Bouwers van de zee*, 74; De Vries en Van der Woude, *Nederland 1500-1815,* 171, 312, 315, 318, 425, 769, 801

[46] Hart, 'Rederij', 106-108, 111; Boon, *Bouwers van de zee*, 74-76.

[47] Boon, *Bouwers van de zee*, 74; Wegener Sleeswijk, 'Rendement', 67-69, 80; Hart, 'Rederij', 106, 111.

[48] Hart, 'Rederij', 106-112; Bruijn, 'Scheepvaart in de Noordelijke Nederlanden 1580-1650', 137-138; Van Dillen, *Van rijkdom en regenten*, 20.

[49] Wegener Sleeswijk, 'Rendement', 69; Hart, 'Rederij', 111-112; Boon, *Bouwers van de zee*, 74.

Kaplaken was een toeslag voor de schipper van de bevrachter opdat de schipper meer zorg voor de lading zou dragen. Voering was de beschikking die de schipper en bemanning kregen over laadruimte in het schip om door henzelf gekochte koopwaar vrachtvrij te vervoeren buiten de gebruikelijke gages om.[50]

Afspraken tussen de bevrachter(s) en een rederij werden vaak vastgelegd in notariële bevrachtingscontracten, waarbij in veel gevallen de schipper de vertegenwoordiger van de rederij was en optrad als verhuurder of vervrachter. Was een schipper onderweg en deed zich een mogelijkheid voor om nog een bevrachting af te sluiten voor diezelfde reis, dan stuurde de rederij de schipper hiervan bericht. Had een schipper geen retourlading, dan probeerde hij die van plaatselijke kooplieden te krijgen. Was er geen lading voor het buitenland, dan moest een schip in ballast vanuit de Republiek wegvaren naar de afgesproken plaats.[51] Soms werden op de reis betalende passagiers mee genomen. Het kwam ook voor dat de zaakgelastigde van de bevrachter met het schip meeging, die bijvoorbeeld aanwijzingen kon geven naar welke havenplaats gevaren moest worden. Het kwam ook voor, bijvoorbeeld in de walvisvaart, dat de bevrachter alleen het schip van de rederij huurde en zelf voor de bemanning zorgde.[52]

Uit bovenstaande blijkt dat de partenrederij een belangrijk onderdeel vormde voor zowel de financiering als de organisatie van het maritiem transport in de Republiek. Ook blijkt dat de schipper, hoewel zijn invloed binnen de rederij door de toename van het aantal reders als gevolg van de toegenomen kapitaalbehoefte afnam, een belangrijke rol in het functioneren van de rederij bleef spelen.

1.1.5 Samenvatting ontwikkeling Nederlandse koopvaardij

De koopvaardij van de Republiek in de vroegmoderne tijd had een sterke uitwerking op de context waarbinnen schippersgemeenschappen in Friesland zich ontwikkelden. De Republiek werd door zijn geografische ligging, concentratie van handelaren, kapitaal en kennis, technologische ontwikkelingen die de scheepvaart verbeterden, en de verbinding van de Oostzeevaart met andere vaarten, waaronder de Atlantische vaart, het zwaartepunt van de Europese koopvaardij. Holland en Amsterdam speelden vooral een prominente rol in de handel. De koopvaardij van de Republiek groeide in de 17e eeuw, en bleef in de vroegmoderne tijd dominant ten opzichte van andere landen. De groei van de buitenlandse handel ging gepaard met een toename van het aantal schepen en het tonnage van de koopvaardijvloot. De grootte van de koopvaardijvloot en de daaraan gerelateerde werkgelegenheid namen in de loop van de 17e eeuw toe, en bleven in de 18e eeuw eveneens van groot belang. Rond 1675 nam het aanbod van zeelieden vanuit de provincies waar zij tot dan vooral vandaan kwamen af. Een deel van de vraag werd vervolgens in toenemende mate ingevuld door schippers uit Friesland. Hun belang voor de transportmarkt van de Republiek nam daarmee toe. De partenrederij was van belang voor de organisatie en financiering van maritiem transport in de Republiek. Schippers speelden een belangrijke rol binnen de partenrederij en binnen de scheepvaart van de Republiek.

---

[50] Wegener Sleeswijk, 'Rendement', 69; Hart, 'Rederij', 106-112; Bruijn, 'Scheepvaart in de Noordelijke Nederlanden 1580-1650', 137-138; Van Dillen, *Van rijkdom en regenten*, 20.
[51] Hart, 'Rederij', 114.
[52] Aanvankelijk ging de schipper uit naam van de rederij meestal mee om toezicht te houden op het schip, en op basis van de frasering van De Jong lijkt het erop dat de schipper niet ingehuurd werd. Later werd dit gebruik in de walvisvaart vervangen door een premie die de commandeur kreeg om namens de rederij toezicht op het schip te houden. Een commandeur was de bevelvoerende officier van een (klein) schip. In de walvisvaart was de commandeur de leider van de jacht. De Jong, 'Walvisvaart 1680-1850', 336; Hart, 'Rederij', 114-115.

1.2 Belangrijke bestemmingen

Er waren veel verschillende Europese bestemmingen die door schippers uit de Republiek werden aangedaan.[53] De belangrijkste Europese bestemmingen worden hieronder besproken waarbij de vervoerde goederen, de routes en de herkomst van schippers op de desbetreffende vaart aan bod komen. Daarbij wordt ook, voor zover bekend uit de literatuur, de rol van schippers uit Friesland op de betreffende vaart besproken.[54]

1.2.1 De Kleine Oost

De Noordzeekust van Duitsland en Denemarken werd de Kleine Oost genoemd om deze te onderscheiden van de Oostzee of Grote Oost. Vanuit Noord-Holland, Friesland en later Groningen werden onder andere Hamburg, Emden, Bremen, Zuid-Jutland en Holstein aangedaan. De belangrijkste producten uit de Kleine Oost waren graan, hout, linnen, garens, en ossen. De Elbe was een aanvoerroute van hout en graan dat voornamelijk naar Amsterdam, Hoorn en de Zaanstreek werd vervoerd. In het voorjaar werden in Zuid-Jutland en Holstein magere ossen opgekocht en naar de Republiek verscheept. Deze ossen werden onder andere in Holland vet geweid voor de slacht in het najaar. Vetweiderij kwam in het grootste deel van de Republiek voor, maar over water werden de ossen voornamelijk naar Enkhuizen en Amsterdam vervoerd.[55] Naar de Kleine Oost werd vaak in ballast gevaren, waarbij onder andere dakpannen en bakstenen als ballast dienden. Vanuit Friesland, in het bijzonder vanuit Harlingen, werden dakpannen, bakstenen, en aardewerk maar ook zuivelproducten naar de Kleine Oost vervoerd. Naast deze producten werden na 1650 massagoederen, zoals turf en kalk, naar Hamburg verscheept.[56]

De vaart op de Kleine Oost was en bleef ook na 1650 van belang voor de Republiek. Welling stelt dat aan het einde van de 18e eeuw de handel met de Kleine Oost goed was voor gemiddeld 9% van de waarde van de totale invoer van Amsterdam. Dit was meer dan de handel met Engeland en Noorwegen samen, en ongeveer een derde van de handel met de

---

[53] Voor een uitgebreider beeld van de ontwikkeling van de handel en scheepvaart van de Republiek, zie: De Vries en Van der Woude, *Nederland 1500-1815,* 411-582; Bruijn, 'Scheepvaart in de Noordelijke Nederlanden 1580-1650'; Bruijn, 'Scheepvaart in de Noordelijke Nederlanden 1650-1800'; Israel, *Dutch primacy*; Israel, *The Dutch Republic*. Schippers uit Friesland waren in de middeleeuwen al kooplieden en vervoerders. Zie: Stéphane Lebecq, *Marchands et navigateurs frisons du Haut Moyen Age* (Lille 1983); F.C. Berkenvelder, 'Frieslands handel in de middeleeuwen', *Economisch-historisch jaarboek* 29 (1963) 136-187, aldaar 136-187; Job Weststrate, 'Free Frisia and the German Hansa' in: Hanno Brand ed., *The German Hanse in past & present Europe. A medieval league as a model for modern interregional cooperation?* (Groningen 2007) 197-219, 289-292, aldaar 197-219. Voor de invloed van Amsterdam op andere havens in de Republiek, zie: Lesger, 'Amsterdam, Harlingen and Hoorn'; Clé Lesger, 'Intraregional trade and the port system in Holland, 1400-1700' in: Karel Davids en Leo Noordegraaf ed., *The Dutch economy in the Golden Age. Nine studies* (Amsterdam 1993) 185-217, aldaar 185-217.

[54] Bestemmingen van de VOC en WIC vallen buiten de reikwijdte van dit onderzoek. Van Royen geeft bijvoorbeeld aan dat schippers en zeelui uit Friesland minder dan hun collega's in Holland geneigd waren om bijvoorbeeld bij de VOC in dienst te treden. Van Royen, *Zeevarenden* , 120.

[55] Faber, *Drie eeuwen Friesland*, 282; Knoppers, 'De vaart in Europa', 251-252; Bruijn, 'De vaart in Europa', 226-227; Bruijn, 'Scheepvaart in de Noordelijke Nederlanden 1650-1800', 226-227; De Vries en Van der Woude, *Nederland 1500-1815,* 422, 444, 490, 492, 530, 555, 559-560; Heinz Wiese, *Der Rinderhandel im nordwesteuropäischen Küstengebiet vom 15. bis zum Beginn des 19. Jahrhundert* (Göttingen 1963) 23, 51-52; W. Gijsbers, *Kapitale ossen. De internationale handel in slachtvee in Noordwest-Europa (1300-1750)* (Hilversum 1999) 27, 142-143.

[56] Faber toonde dit voor Friesland aan met behulp van het *last- en veilgeld* van Harlingen uit 1654-1655. J.A. Faber, 'De buitenlandse scheepvaart en handel van Harlingen in de jaren 1654 en 1655', *A.A.G. Bijdragen* 14 (1967) 34-71, aldaar 34-71; Faber, *Drie eeuwen Friesland*, 271; T.H. Siemelink, *Geschiedenis van de stad Workum* (Workum 1903; herdruk Buitenpost 1978) 147-148; Bruijn, 'Scheepvaart in de Noordelijke Nederlanden 1650-1800', 226-227; Bruijn, 'Scheepvaart in de Noordelijke Nederlanden 1650-1800', 226-227; De Vries en Van der Woude, *Nederland 1500-1815,* 422, 444, 490, 492, 530, 555, 559-560.

Oostzee.[57] Desondanks wijzen andere ontwikkelingen op een teruggang van de vaart vanuit de Republiek op de Kleine Oost aan het einde van de 17e en aan het begin van de 18e eeuw. Zo raakte de Republiek vanaf de tweede helft van de 17e eeuw in de handel op Hamburg steeds meer terrein kwijt aan Frankrijk en Engeland. Ook Oost-Friesland nam vanaf het begin van de 18e eeuw in het maritiem transport van en naar de Kleine Oost in toenemende mate een concurrentie positie in.[58]

Schippers uit Friesland speelden een belangrijke rol in de vaart op de Kleine Oost. Dit deden ze volgens Berkenvelder al in de late middeleeuwen toen schippers uit Friesland vrachtvaart verzorgden tussen Hamburg en Engeland. Zij brachten naast zuivelproducten en paarden uit Friesland soms ook goederen als wijn, linnen en steensoorten naar Bremen en Hamburg. Uit de Kleine Oost namen zij naast bier, ook producten zoals koper en hout uit het achterland van deze plaatsen mee, evenals Oostzeeproducten zoals teer, was en haring.[59] Omdat Hamburg zelf geen geschikte schepen had, waren het vooral schippers uit Noord-Holland, Friesland en Groningen die het handelsverkeer in de 16e en de eerste helft van de 17e eeuw verzorgden. Met name schippers uit Friesland brachten met kleine schepen veel Duits hout naar de Zaanstreek.[60] Vanuit Harlingen werd intensief verkeer met de Kleine Oost onderhouden, waardoor vooral deze plaats Friesland met dit overzees gebied verbond.[61] Zo noemt Faber dat voor schippers uit Harlingen bestemmingen in de Kleine Oost in het midden van de 17e eeuw het belangrijkst waren. Vanuit Harlingen voeren destijds veel schippers, meestal met kleine schepen, op de Kleine Oost.[62] Ook waren schippers uit Friesland betrokken bij de verscheping van ossen vanuit Denemarken naar de Republiek.[63]

1.2.2 Engeland, Schotland en Ierland

Vanuit Engeland en Schotland was het transport van wol, graan, steenkool, en later tabak, naar de Republiek van belang. Veel van deze producten werden in de Republiek bewerkt en opnieuw uitgevoerd. In de Republiek groeide vanuit onder meer brouwerijen, distilleerderijen en suikerraffinaderijen de vraag naar steenkool, omdat turf steeds duurder en hout steeds schaarser werd. Rond 1680 begonnen de eerste graanverschepingen vanuit Engeland naar de Republiek, en tussen 1700 en 1760 werd ongeveer 60% van het uit Engeland uitgevoerde graan naar de Republiek verscheept. In sommige jaren kwam zelfs meer graan vanuit Engeland de Republiek binnen, dan vanuit het Oostzeegebied. In de tweede helft van de 18e eeuw nam de invoer van graan uit Engeland echter snel af.[64] Vanuit de Republiek werden zowel bewerkte als onbewerkte goederen zoals linnen, haring, tabak, lood, mout, kaas, wijnen, graan, zout, traan, zeildoek en garens, maar ook papier, vlas, specerijen, zijde en meekrap naar Engeland, Schotland en Ierland verscheept. Wol uit Engeland werd in de

---

[57] G. Welling, 'De zin en onzin van schepen tellen', *Tijdschrift voor zeegeschiedenis* 28 (2009) 3-25, 70, aldaar 8.

[58] Faber, *Drie eeuwen Friesland*, 282.

[59] Bremen, Emden, en vooral Hamburg waren een veelvoorkomende bestemming. Berkenvelder, 'Frieslands handel', 145-187.

[60] Bruijn, 'Scheepvaart in de Noordelijke Nederlanden 1580-1650', 150; Bruijn, 'De vaart in Europa', 226-227; Ernst Baasch, 'Hamburg und Holland im 17. und 18. Jahrhundert', *Hansische Geschichtsblätter* 37 (1910) 45-102, aldaar 94; Ernst Baasch, 'Hamburgs Seeschiffahrt und Waarenhandel vom Ende des 16. Bis zur Mitte des 17. Jahrhunderts', *Zeitschrift des Vereins für Hamburgische Geschichte* IX (1893) 295-420, aldaar 309, 314, 324-325, 329-330, 332.

[61] Faber toonde dit aan met behulp van het last- en veilgeld van Harlingen uit 1654-1655. Faber, 'De buitenlandse scheepvaart en handel van Harlingen'; Faber, *Drie eeuwen Friesland*, 271.

[62] Faber, 'De buitenlandse scheepvaart en handel van Harlingen', 34-71; Faber, *Drie eeuwen Friesland*, 271, 275-276.

[63] Gijsbers, *Kapitale ossen*, 123-129, 548, 564-571, 577-579, 602-611; Knoppers, 'De vaart in Europa', 251-252; Bruijn, 'De vaart in Europa', 226-227; Wiese, *Der Rinderhandel*, 51, 57-58, 78-80.

[64] Bruijn, 'Scheepvaart in de Noordelijke Nederlanden 1650-1800', 227-228; Knoppers, 'De vaart in Europa', 252-255.

Nederlandse textielnijverheid verwerkt en vervolgens weer naar Engeland en Schotland getransporteerd. Er bestond driehoeksvaart waarbij schippers uit de Republiek het vervoer van hout vanuit Noorwegen naar Engeland, Schotland en Ierland verzorgden, en van daaruit steenkool mee naar de Republiek namen.[65] Vooral Rotterdam, Schiedam en Dordrecht waren sterk op Engeland gericht.[66]

De vaart op Engeland was zeer intensief, maar werd vanaf 1651 verstoord door de Engelse Akten van Navigatie waardoor niet-Engelsen in de vaart op Engeland werden geweerd. Hierdoor werden veel schippers uit de Republiek geraakt. Door haar sterke band met en de gunstige ligging ten opzichte van Engeland had Rotterdam hier iets minder last van. Veel mensen uit Engeland kwamen voor de handel naar Rotterdam. Deze Engelse gemeenschap onderhield (handels)contacten met Engeland, waardoor de scheepvaartwetten minder effect op Rotterdam hadden.[67] In de eerste helft van de 18e eeuw begon het belang van de handelsbetrekkingen tussen Nederland en Engeland steeds verder af te nemen.[68]

Schippers in de vaart op Engeland, Schotland en Ierland kwamen vooral uit Rotterdam, Schiedam en Dordrecht, en in mindere mate uit Zeeland.[69] In de late middeleeuwen voeren volgens Berkenvelder ook schippers vanuit Friesland, in opdracht van kooplieden, op de vrachtvaart tussen Engeland en Hamburg. Hieronder waren schippers uit Stavoren, Hindeloopen, Harlingen en Workum.[70] Schippers uit Friesland waren volgens Faber, zij het in beperkte mate, op de vaart op Engeland, Schotland en Ierland actief. Faber noemt de speciale toestemming die inwoners van Stavoren in 1525 van de stadhouder van Friesland kregen om handel te drijven met onder andere Schotland. Uit 1545 is activiteit van schippers uit Stavoren op Newcastle bekend. Ook waren schippers uit Stavoren actief in driehoeksvaart, waarbij ze zout en wijn uit Frankrijk en Portugal onder andere naar Dublin vervoerden.[71] In 1582 werden in Londen vaten bier, mogelijk uit Hamburg, bij twee schippers uit Harlingen in beslag genomen vanwege de ontduiking van invoerrechten. In 1585 werd kaas, waarschijnlijk uit Friesland, vanuit Leeuwarden naar Londen vervoerd, waarna bier werd teruggenomen. In datzelfde jaar nam een schipper uit Harlingen kool, touw, teer en spinnenwielen mee naar Newcastle, om vandaaruit steenkool en lood terug te nemen.[72] Schippers uit Friesland waren

---

[65] Bruijn, 'De vaart in Europa', 227-228; Bruijn, 'Scheepvaart in de Noordelijke Nederlanden 1580-1650', 150-151.

[66] Bruijn, 'De vaart in Europa', 227-228; Bruijn, 'Scheepvaart in de Noordelijke Nederlanden 1580-1650', 150-151; Bruijn, 'De vaart in Europa', 252-255; 'Little London aan de Maas'. www.rijnmond.nl/programmas/middag-aan-de-maas/berichten/29-11-2013/little-london-aan-de-maas. Laatst geraadpleegd 17 april 2017; P.W. Klein, '"Little London". British merchants in Rotterdam during the seventeenth and eighteenth centuries' in: D.C. Coleman en Peter Mathias ed., *Enterprise and History. Essays in honour of Charles Wilson* (Cambridge 1984) 116-134, aldaar 116-134; M.R. Doormont en R. Vroom, ''Little London'. Engelse kooplieden te Rotterdam in de achttiende en het begin van de negentiende eeuw' in: *Rotterdams Jaarboekje*. Reeks 9 jaargang 3 (1985) 197-218, aldaar 197-201.

[67] Bruijn, 'De vaart in Europa', 227-228, 252-255; Bruijn, 'Scheepvaart in de Noordelijke Nederlanden 1580-1650', 150-151; 'Little London aan de Maas'; Klein, '"Little London"', 116-134; Doormont en Vroom, ''Little London'', 197-201; De Vries en Van der Woude, *Nederland 1500-1815,* 412-413, 416, 420, 423, 428, 440, 442, 469-473, 476-477, 479, 485, 490-491, 496, 504, 531, 542, 556, 559-563.

[68] Bruijn, 'Scheepvaart in de Noordelijke Nederlanden 1650-1800', 227-228; Knoppers, 'De vaart in Europa', 252-255; Ormrod, *The rise of commercial empires*, 31-59, 60-99, 273-351; De Vries en Van der Woude, *Nederland 1500-1815,* 412-413, 416, 420, 423, 428, 440, 442, 469-473, 476-477, 479, 485, 490-491, 496, 504, 531, 542, 556, 559-563.

[69] De Vries en Van der Woude, *Nederland 1500-1815,* 416, 420, 452, 462, 465, 473-474, 481, 560, 566, 569, 571-572; Bruijn, 'De vaart in Europa', 227-228; Bruijn, 'Scheepvaart in de Noordelijke Nederlanden 1580-1650', 150-151; Bruijn, 'De vaart in Europa', 252-255.

[70] Veelvoorkomende bestemmingen in Engeland waren Yarmouth, Lynn, Boston, Portsmouth, en Newcastle. Berkenvelder, 'Frieslands handel', 145-187.

[71] Faber, *Drie eeuwen Friesland*, 270-271.

[72] Faber, *Drie eeuwen Friesland*, 273.

betrokken bij het vervoer van hout naar Engeland, Schotland en Ierland, maar ondervonden vanaf het midden van de 17e eeuw hinder van de Engelse Akten van Navigatie. Mogelijk vervoerden schippers uit Hindeloopen voor de invoer van de Engelse scheepvaartwetten hout uit Noorwegen naar Engeland, Schotland en Ierland.[73] Volgens Faber had Harlingen in het midden van de 17e eeuw vooral met middelgrote schepen handelsverkeer met Engeland en Schotland, maar was dit niet zeer intensief.[74] Aan het einde van de 18e eeuw nam voor Harlingen de buitenlandse handel en scheepvaart toe, waarbij opnieuw, net als in het midden van de 17e eeuw, steenkool uit Engeland werd gehaald en graan naar Engeland werd getransporteerd.[75] Dit zijn slechts enkele voorbeelden, maar ze geven wel aan dat er handels- en transportcontacten tussen Friesland en Engeland, Schotland en Ierland bestonden.

Schippers uit Friesland waren actief op bestemmingen in Engeland, Schotland en Ierland, maar het lijkt erop dat het belang hiervan na het midden van de 17e eeuw afnam, en pas aan het eind van de 18e eeuw weer toenam. In de 16e eeuw waren vanuit Friesland vooral schippers uit Stavoren actief. Later kwamen daar schippers uit onder andere Hindeloopen en Harlingen bij.

1.2.3 Noorwegen

Vanuit Noorwegen werd vooral hout gehaald, zowel gezaagd als ongezaagd, waaronder grenen- en vurehouten delen, balken en masten. Daarnaast werd in mindere mate stokvis meegenomen. Veel schippers kochten in opdracht van de reder zelf de lading in Noorwegen of ruilden deze tegen artikelen die uit de Republiek mee waren gebracht, zoals laken en textielwaren, wijn, haring, zout, tabak, specerijen en aardewerk. Ook werd in ballast naar Noorwegen gevaren en werd vaak zilver meegenomen waarmee voor het hout werd betaald.[76] Het hout werd vooral uit het zuiden van Noorwegen gehaald en naar de Republiek vervoerd, waar het onder meer in Hoorn en Harlingen werd afgeleverd. Van daar werd het hout verder binnen de Republiek gedistribueerd. Ook werd Noors hout vervoerd naar buitenlandse bestemmingen; in de eerste helft van de 17e eeuw onder meer naar Engeland, Frankrijk, Spanje, Portugal, Ierland, Schotland, Noord-Duitsland, Italië, de Zuidelijke Nederlanden en Denemarken.[77] Noorwegen was ook onderdeel van driehoeksvaart met andere buitenlandse bestemmingen, zoals Engeland.

In het vierde kwart van de 16e eeuw en de eerste helft van de 17e eeuw groeide de vaart op Noorwegen sterk door de toegenomen vraag naar bouw- en (scheeps)timmerhout. Dit werd versterkt doordat de aanvoer van hout uit Duitsland over de Rijn vaak door Spaanse legers werd geblokkeerd.[78] Vooral schippers uit Hindeloopen profiteerden van de toegenomen vraag naar hout in de Republiek, en de toegenomen houtvaart op Noorwegen.[79] In het midden van de 17e eeuw voeren vanuit de Republiek jaarlijks ongeveer 400 schepen naar Noorwegen.[80] Door de geringe afstand naar Noorwegen was het vanuit de Republiek mogelijk meerdere reizen per jaar naar Noorwegen te maken. Hoewel hout het belangrijkste product

---

[73] Faber, *Drie eeuwen Friesland*, 270-273, 277-278, 287; De Vries en Van der Woude, *Nederland 1500-1815,* 444; Lesger, 'Amsterdam, Harlingen and Hoorn', 342-353; Johan Schreiner, *Nederland og Norge 1625-1650. Trelastutførsel og handelspolitik* (Nederland en Noorwegen 1625-1650. Houthandel en handelspolitiek) (Oslo 1933) 22.
[74] Faber, *Drie eeuwen Friesland*, 275.
[75] Faber, *Drie eeuwen Friesland*, 287.
[76] Bruijn, 'Scheepvaart in de Noordelijke Nederlanden 1580-1650', 146-149; Bruijn, 'De vaart in Europa', 220-224; De Vries en Van der Woude, *Nederland 1500-1815,* 444-445; Schreiner, *Nederland og Norge*, 12-22.
[77] De Vries en Van der Woude, *Nederland 1500-1815,* 444; Lesger, 'Amsterdam, Harlingen and Hoorn', 342-353; Schreiner, *Nederland og Norge*, 22.
[78] De Vries en Van der Woude, *Nederland 1500-1815,* 444-445; Schreiner, *Nederland og Norge*, 12-22.
[79] Faber, *Drie eeuwen Friesland*, 274.
[80] Johan Schreiner, 'Die Niederländer und die Norwegische Holzausfuhr im 17. Jahrhundert', *Tijdschrift voor geschiedenis* 49 (1934) 303-328, aldaar 307.

vanuit Noorwegen bleef, nam na het midden van de 17e eeuw de omvang van de houtvaart op Noorwegen af, doordat de productie in Noorwegen sterk achteruit ging. In de tweede helft van de 17e eeuw trad een daling van 30% in de houtexport van Noorwegen op. Daarnaast veranderde het afzetgebied van hout uit Noorwegen, waarbij de houtexport naar Engeland verviervoudigde. Door de Engelse Akten van Navigatie raakten Nederlanders vanaf 1651 hun positie kwijt in het vervoer van dit hout naar Engeland. Zo verzorgden schippers uit de Republiek rond 1670 nog ongeveer 25% van de Noorse houtexport, terwijl dit rond 1700 tot ongeveer 10% was afgenomen.[81] Aan het einde van de 17e eeuw voeren nog maar 300 schepen vanuit de Republiek naar Noorwegen.[82] De achteruitgang van de houtuitvoer van Noorwegen zette in de 18e eeuw verder door.[83]

In de vaart op Noorwegen waren vooral schippers vanuit havens uit het Zuiderzeegebied, zoals Amsterdam, Hoorn, Harlingen en Hindeloopen, actief.[84] Vanuit Friesland voeren schippers uit Hindeloopen en Stavoren al in de late middeleeuwen naar Noorwegen. In de 16e en 17e eeuw kwamen hier onder meer schippers uit Molkwerum, Workum en Harlingen bij.[85] Volgens Faber blijkt uit een rapport uit 1564 dat schippers uit Harlingen in dat jaar met kleine schepen naar Noorwegen voeren, meestal in ballast heen en met hout terug.[86] Volgens Bosse waren schippers uit Hindeloopen van groot belang voor de vaart op Noorwegen. Hij noemt een registratie voor Tönsberg van 98 schepen in 1589-1590. Hiervan waren 88 vermeldingen van schippers uit de Republiek. Van de 66 vermeldingen van schippers uit Friesland zijn er 49 met als herkomstplaats Hindeloopen, tegen 10 uit Workum en 7 uit Molkwerum. Bosse wijst daarnaast op een registratie in 1599-1600 van 167 schepen te Langesund, waarvan 133 een schipper hadden uit de Republiek. Van de 58 vermeldingen van schippers uit Friesland zijn er 31 vermeldingen met herkomstplaats Hindeloopen, 9 met Workum, 7 met Harlingen, 6 met Stavoren en de laatste 5 met Koudum, Warns en Molkwerum.[87] Ook Schreiner noemt de belangrijke positie van schippers uit Hindeloopen in de houtvaart op Noorwegen op basis van tolgegevens uit 1647-1648. Van de 387 noteringen kwam in 384 gevallen de schipper uit de Republiek en in bijna 60% van de gevallen uit Friesland (232). Van deze schepen had 35,4% een schipper uit Hindeloopen (137). Andere thuishavens in Friesland waren Workum (30 maal), Koudum (18 maal), Molkwerum (17 maal), Harlingen (14 maal) en Warns (14 maal). Van de 224 schepen waarvan als vertrekhaven Amsterdam was vermeld, was in 88% van de gevallen de schipper afkomstig uit Friesland, waarvan 117 maal uit Hindeloopen.[88] Faber stelt op basis van het lastgeld van Harlingen over de jaren 1654 en 1655, dat vanuit deze stad de houtvaart op Noorwegen erg belangrijk was. In de genoemde jaren werd vooral hout vanuit Noorwegen naar Harlingen

---

[81] Stein Tveite, *Engelsk-Norsk trelasthandel 1640-1710* (Oslo z.j. (1961)) 571, 574-575; Knoppers, 'De vaart in Europa', 248; Faber, *Drie eeuwen Friesland*, 277; Bruijn, 'Scheepvaart in de Noordelijke Nederlanden 1650-1800', 225; De Vries en Van der Woude, *Nederland 1500-1815,* 444-445, 496-498, 559, 567-568.
[82] Schreiner, 'Die Niederländer und die Norwegische Holzausfuhr', 307.
[83] Faber, *Drie eeuwen Friesland*, 277; Tveite, *Engelsk-Norsk trelasthandel*, 573; Knoppers, 'De vaart in Europa', 248; Bruijn, 'Scheepvaart in de Noordelijke Nederlanden 1650-1800', 225; De Vries en Van der Woude, *Nederland 1500-1815,* 444-445, 496-498, 559, 567-568.
[84] Bruijn, 'Scheepvaart in de Noordelijke Nederlanden 1580-1650', 146-149; Bruijn, 'De vaart in Europa', 220-224.
[85] Al in de middeleeuwen werd bijvoorbeeld door schippers uit Friesland graan uit Engeland naar Noorwegen gebracht. Berkenvelder, 'Frieslands handel', 142-143, 145-187; Faber, *Drie eeuwen Friesland*, 270-273; Bruijn, 'Scheepvaart in de Noordelijke Nederlanden 1580-1650', 146-148.
[86] Faber, *Drie eeuwen Friesland*, 271.
[87] Ewald Bosse, *Norwegens Volkswirtschaft vom Ausgang der Hansaperiode bis zur Gegenwart mit besonderer Berücksichtigung der internationalen Handelsbeziehungen* (Jena 1916) 89-92; Schreiner, 'Die Niederländer und die Norwegische Holzausfuhr', 305; Faber, Drie eeuwen Friesland, 273.
[88] Schreiner, 'Die Niederländer und die Norwegische Holzausfuhr', 303-306.

vervoerd.[89] Dit hout was waarschijnlijk deels bestemd voor Holland en deels voor Harlingen en Friesland.[90] Na het midden van de 17e eeuw nam het aandeel van schippers uit Friesland in de houtvaart uit Noorwegen als gevolg van de Engelse Akten van Navigatie af.[91] In de tweede helft van de 18e eeuw was er volgens Faber nog wel scheepvaart vanuit Friesland op Noorwegen, maar dit was vaak met kleine scheepjes. Toen aan het einde van de 18e eeuw de scheepvaart van Harlingen opleefde na een neergang in diezelfde eeuw, werd de vaart op Noorwegen opnieuw van belang.[92]

Uit bovenstaande blijkt dat in de 17e eeuw vanuit Friesland vooral schippers uit Hindeloopen en Harlingen een belangrijke rol speelden in de houtvaart op Noorwegen. Schippers uit Hindeloopen transporteerden in opdracht van kooplieden uit Holland, en profiteerden zoals hiervoor besproken van de toegenomen vraag naar hout. Schippers uit Harlingen voeren zowel in opdracht van kooplieden uit Amsterdam als uit Harlingen.[93]

1.2.4 Frankrijk

Voor de Republiek waren zout en wijn de belangrijkste Franse exportproducten. Daarnaast werd brandewijn uit Frankrijk gehaald. In de 18e eeuw werden Franse koloniale goederen zoals suiker en koffie belangrijker. Naar Frankrijk werden vanuit de Republiek vooral specerijen, geraffineerde suiker, en weef- en verfstoffen verscheept. Ook werden vanuit de Republiek Nederlandse zuivel als boter en kaas, specerijen, scheepsbenodigdheden uit het Oostzeegebied, Zweeds koper en wapens, haring, laken, traan, zeep, graan en hout naar Frankrijk verscheept. Rond 1630-1640 werden Friese en Groningse paarden naar Frankrijk vervoerd. De export vanuit de Republiek naar Frankrijk was kleiner dan omgekeerd. Hierdoor was de handelsbalans met Frankrijk sterk passief.[94]

Behalve uit Amsterdam werden ook vanuit Rotterdam en havens in Zeeland goederen naar Frankrijk getransporteerd. Er werd gevaren op onder meer Bordeaux, Rouen, Bourgneuf, Brouage, Le Havre, Caen en Dieppe. Handel en verscheping van wijn waren geconcentreerd in Nantes, La Rochelle, Bordeaux en Bayonne. De Republiek was een belangrijke handelspartner voor Frankrijk, waar in de periode 1716-1720 een aandeel van 22% van de Franse export naartoe ging.[95]Amsterdam was de belangrijkste haven waar schippers uit de Republiek producten uit Frankrijk naar toe vervoerden. Van de vanuit Bordeaux en Libourne naar de Republiek geëxporteerde wijn was rond 1700 bijvoorbeeld ruim de helft bestemd voor Amsterdam, en 33% tot 40% voor Rotterdam. Deze verhouding bleef zo tot het derde kwart

---

[89] Faber, *Drie eeuwen Friesland*, 275-276; Lesger, 'Amsterdam, Harlingen and Hoorn', 337, 359.
[90] Lesger, 'Amsterdam, Harlingen and Hoorn', 359; Faber, *Drie eeuwen Friesland*, 276.
[91] Faber, *Drie eeuwen Friesland*, 278; Daan Postma en Gosse Blom, *Hindeloopen aan de Zuiderzee* (Balk en Emmeloord 1983) 32; Piet van Os, 'Hout: het groene goud', *De OlieNOOT* afl. 10 (2007) 340-344, aldaar 341-342; De Vries en Van der Woude, *Nederland 1500-1815*, 493-498; S. Lootsma, 'De zeevaart van Hindeloopen in de zeventiende en achttiende eeuw', *Economische-historisch jaarboek* 21 (1940) 218-296, aldaar 234-235.
[92] Faber, *Drie eeuwen Friesland*, 285-286.
[93] Faber, *Drie eeuwen Friesland*, 274.
[94] De Vries en Van der Woude, *Nederland 1500-1815,* 439-440, 480-481, 559-563; Anne Wegener Sleeswijk, *Franse wijn in de Republiek in de 18e eeuw. Economisch handelen, institutionele dynamiek en de herstructurering van de markt* (z.p. 2006) 19-33, 43-50, 58-61, 71-84, 128-134; Bruijn, 'Scheepvaart in de Noordelijke Nederlanden 1580-1650', 151-152; Bruijn, 'Scheepvaart in de Noordelijke Nederlanden 1650-1800', 228-229; Bruijn, 'De vaart in Europa', 228-230; Knoppers, 'De vaart in Europa', 255-258; Israel, *Dutch primacy*, 14-15, 18, 58-59, 222-224, 260-261, 267, 285-291.
[95] Wegener Sleeswijk, *Franse wijn*, 43.

van de 18e eeuw.[96] Daarnaast werd door Nederlandse schippers vanuit Frankrijk veel zout en wijn rechtstreeks naar het Oostzeegebied verscheept. Dit gebeurde vaak in driehoeksvaart.[97]

In de tweede helft van de 17e eeuw werd de vaart op Frankrijk voor schippers uit de Republiek bemoeilijkt door Franse protectionistische maatregelen. Om de positie van de Franse vervoerders te herstellen en te beschermen werd de invoer van goederen uit de Republiek door middel van een tarievenpolitiek en douanerechten belast. Daarnaast werd ook op het vervoer zelf belasting geheven. Buitenlandse schepen betaalden in Frankrijk bij aankomst en vertrek een aan het laadvermogen gerelateerde heffing. Zelfs na onderhandelingen waarbij de Republiek in 1662 een verlaging van het tonnegeld wist te bedingen bleef dit tonnegeld de vaart op Frankrijk kostbaar maken. Door de belasting op goederen werd de Nederlandse export naar Frankrijk van bijvoorbeeld haring, aardewerk, en Leids textiel sterk bemoeilijkt. Ondanks een verlaging van de tarieven in 1678 herstelde de Nederlandse export naar Frankrijk niet. Uiteindelijk werden na 1697 schippers uit de Republiek vrijgesteld van het tonnegeld. De Nederlands-Franse handels- en scheepvaartbetrekkingen zijn in de 18e eeuw niet verder gegroeid en namen in belang af doordat Frankrijks banden met andere landen groeiden.[98]

Schippers die vanuit de Republiek op Frankrijk voeren, kwamen eerst vooral uit Middelburg en andere steden in Zeeland, uit Rotterdam en Amsterdam, maar ook uit plaatsen in Friesland en het noorden van Holland. Er werd vaak gevaren in opdracht van kooplieden in Amsterdam.[99] Faber geeft aan dat al in de 16e eeuw schippers uit Friesland terug te vinden waren op routes naar Frankrijk. Inwoners van Stavoren kregen bijvoorbeeld in 1525 van de stadhouder van Friesland het privilege om handel te drijven met onder meer Frankrijk. In 1529, 1557 en 1561 was er contact met de koning van Frankrijk over de privileges die de inwoners van Stavoren hadden. Volgens een door Faber aangehaald rapport uit 1564 waren ook schippers uit Bolsward actief op de vaart op Frankrijk en voeren zij vooral op Brouage. In datzelfde rapport worden ook schippers uit Stavoren genoemd; zij haalden zout in Brouage en vervoerden dit vervolgens naar Riga.[100] Faber noemt een schipper uit Harlingen die aan het einde van de 16e eeuw betrokken was bij een geschil om zout in Oléron, het zoutgebied van Brouage. Wijn en zout uit Frankrijk werden in 1583 door schippers uit Molkwerum en Hindeloopen naar Amsterdam vervoerd. Harlingen had in het begin van de 17e eeuw een bloeiende wijnhandel, waardoor Faber het waarschijnlijk acht dat ook vanuit Harlingen schippers op Frankrijk voeren, al suggereert hij dat deze vaart vergeleken met de vaart op andere gebieden minder intensief was.[101] De export van Frans zout naar de Republiek nam vanaf het tweede kwart van de 17e eeuw tot halverwege de 18e eeuw af. Dit kwam door oorlogen waardoor de handelsbetrekkingen tussen de Republiek en Frankrijk verslechterden, door ongunstige tarievenpolitiek van Frankrijk, maar ook doordat minder graan vanuit de Republiek naar Frankrijk uit werd gevoerd. Daarnaast werden vanuit Frankrijk steeds meer koloniale waren geëxporteerd en kenden zowel de Republiek als Frankrijk een afname van de handel in Europese goederen. Gezien het belang van zout voor de Republiek, onder meer voor de Oostzeehandel, zal dit ook van invloed zijn geweest op schippers uit Friesland. Evenwel

---

[96] Wegener Sleeswijk, *Franse wijn*, 128; Bruijn, 'De vaart in Europa', 228-229; Bruijn, 'Scheepvaart in de Noordelijke Nederlanden 1580-1650', 151.
[97] Faber, *Drie eeuwen Friesland*, 269-294; Bruijn, 'Scheepvaart in de Noordelijke Nederlanden 1650-1800', 228-229; Knoppers, 'De vaart in Europa', 255-258; De Vries en Van der Woude, *Nederland 1500-1815,* 477-478.
[98] Bruijn, 'Scheepvaart in de Noordelijke Nederlanden 1650-1800', 228-229; Knoppers, 'De vaart in Europa', 255-258; De Vries en Van der Woude, *Nederland 1500-1815,* 477-478; J.C.H. Blom en J. Lamberts ed., *Geschiedenis van de Nederlanden* (derde herziene druk; Baarn 2003) 154-157.
[99] Bruijn, 'De vaart in Europa', 228-229; Bruijn, 'Scheepvaart in de Noordelijke Nederlanden 1580-1650', 151.
[100] Faber, *Drie eeuwen Friesland*, 270-271.
[101] Faber, *Drie eeuwen Friesland*, 273-275.

bleef in de 18e eeuw vanuit Friesland activiteit op Frankrijk bestaan. Dit baseert Faber op een bericht uit 1747 dat 30 smak- en kofschepen vanuit Stavoren naar Frankrijk zeilden. Aan het einde van de 18e eeuw was Frankrijk voor schippers uit Harlingen bovendien nog altijd een bestemming waar zij zout haalden.[102]

Schippers uit Friesland voeren in de late middeleeuwen waarschijnlijk met lokale producten naar Frankrijk, om daar wijn en zout te halen. Vanaf de 16e eeuw deden zij dit vaker in opdracht van Amsterdamse kooplieden. De toegenomen deelname aan de Oostzeevaart verklaart ook de activiteit op Frankrijk van schippers uit Friesland, aangezien deze bestemmingen vaak in driehoeksvaart met elkaar werden verbonden.

1.2.5 Spanje, Portugal en de Middellandse Zee

Over de vaart op Spanje, Portugal en het Middellandse Zeegebied en haar omvang is niet veel bekend. Voor de Republiek waren zout en wijn de belangrijkste goederen die uit Spanje en Portugal kwamen, terwijl vooral graan uit het Oostzeegebied ernaartoe gebracht werd. De Republiek vervulde een belangrijke rol in de handel van deze twee gebieden en het verbinden ervan, zeker na 1590.[103] Uit het Middellandse Zeegebied werden vanaf het begin van de 17e eeuw vooral zijde, en daarnaast katoen, angorawol, kameelhaar, tapijten, garens en andere exotische goederen gehaald. In de 17e eeuw was ook voor het Middellandse Zeegebied graan erg belangrijk. Zo was in de eerste helft van de 17e eeuw de behoefte aan graan in Italië zeer groot door vaak voorkomende misoogsten. Andere producten die afzet vonden in het Middellandse Zeegebied waren Leidse wollen stoffen, peper en andere Aziatische specerijen, Russisch bont, leer en kaviaar. Deels werd voor de aangekochte goederen met munten betaald. Vanuit Spanje en Portugal werd respectievelijk Amerikaans zilver en Braziliaans goud naar Amsterdam vervoerd. De handel op Spanje, Portugal en het Middellandse Zeegebied was vooral in handen van kooplieden uit Holland.[104]

Amsterdam was voor de Republiek de belangrijkste haven in de vaart op Spanje, Portugal en het Middellandse Zeegebied. Belangrijke plaatsen in Spanje waren Cádiz, Sevilla, Alicante en Malaga. In Portugal was Lissabon van belang. In het Middellandse Zeegebied werden veelal Marseille, Sète, Genua, Livorno en Smyrna aangedaan. Ook Marokko en de Adriatische kust werden door schippers bezocht, maar vooral bestemmingen in Italië en in de Levant waren aantrekkelijk.[105]

De vaart op Spanje en Portugal was altijd risicovol, vanwege de vele oorlogen en de daaruit voortkomende kaapvaart, zoals tijdens de Tachtigjarige Oorlog. De Republiek liet vanaf het begin van de 17e eeuw regelmatig eskaders patrouilleren op de route naar Spanje en Portugal, en liet ook oorlogsschepen met konvooien koopvaardijschepen meevaren.[106] Spanje stelde embargo's en represailles in tegen de Republiek. Desondanks was handel drijven voor zowel Spanje als de Republiek nodig en lonend. Enerzijds waren er grote winsten te behalen en anderzijds vervoerden de Nederlanders graan dat de Spaanse bevolking nodig had. Om ondanks de embargo's toch naar deze zuidelijke bestemmingen te varen, gebruikten Nederlandse schippers vaak valse papieren. Er was dan ook veel sluikhandel. Tijdens het Twaalfjarig Bestand (1609-1621) waren er geen handelsbelemmeringen en groeiden de handel en scheepvaart op dit gebied nog verder. Het is niet duidelijk hoe de vaart op Spanje

---

[102] De Vries en Van der Woude, *Nederland 1500-1815*, 562-563; Faber, *Drie eeuwen Friesland*, 281-282, 285, 287.
[103] Lesger, *Handel in Amsterdam*, 198.
[104] De Vries en Van der Woude, *Nederland 1500-1815*, 445-446, 563-565; Bruijn, 'Scheepvaart in de Noordelijke Nederlanden 1650-1800', 229-230; Knoppers, 'De vaart in Europa', 258-259.
[105] Bruijn, 'Scheepvaart in de Noordelijke Nederlanden 1650-1800', 229-230; Knoppers, 'De vaart in Europa', 258-259; De Vries en Van der Woude, *Nederland 1500-1815*, 445-446, 563-565.
[106] Bruijn, 'Scheepvaart in de Noordelijke Nederlanden 1580-1650', 151-154; Bruijn, 'De vaart in Europa', 232-235; De Vries en Van der Woude, *Nederland 1500-1815,* 434-438, 446-447, 563-564.

en Portugal zich tussen 1621 en 1648 ontwikkelde, maar waarschijnlijk was er geen sterke groei. Tot 1661 waren er moeilijkheden tussen Portugal en de Republiek als gevolg van de Nederlands-Portugese Oorlog (1588-1654) en het conflict over het bezit van Brazilië. Na 1648 verdwenen de problemen met Spanje, en kon de handel en scheepvaart groeien. Amsterdam werd vanaf 1647 zelfs op Spaans initiatief distributiecentrum van zilver uit Spaans-Amerika.[107] In het Middellandse Zeegebied was de vaart ook onderhevig aan de fluctuerende vraag naar goederen, zoals de sterk veranderende vraag naar graan in Italië door onvoorspelbare oogstopbrengsten. Na 1650 kwamen omvangrijke graantransporten naar Italië niet langer voor.[108]

Vanuit Friesland waren in de 16e eeuw al schippers uit Stavoren actief op de vaart op Spanje, Portugal en Middellandse Zee. Faber noemt dat deze schippers in de jaren zestig van de 16e eeuw zout en wijn haalden uit Spanje en Portugal. Schippers uit Harlingen waren volgens Faber in de eerste helft van de 17e eeuw actief in het Middellandse Zeegebied, zij het in mindere mate dan de schippers uit Stavoren. Vanaf het laatste kwart van de 17e eeuw nam de vaart van de Republiek op de Middellandse Zee af, waarna pas in de jaren dertig van de 18e eeuw enig herstel optrad. Hoe de vaart van schippers uit Friesland zich op deze bestemming ontwikkelde is echter moeilijk na te gaan.[109] In de tweede helft van de 18e eeuw waren schippers uit Friesland betrokken bij de vrachtvaart op de Spaanse kusten. Van schippers uit Harlingen is bekend dat zij aan het einde van de 18e eeuw nog altijd actief waren in de vaart op Spanje, waar zout werd gehaald. Vanuit Harlingen werd ook hout naar Spanje vervoerd, maar niet in grote hoeveelheden.[110]

1.2.6 Walvisvaart

De walvisvaart van de Republiek kwam op vanaf het begin van de 17e eeuw. Vooral de ontwikkelingen op de markt voor oliën en vetten hadden invloed op de walvisvaart, omdat traan concurreerde met plantaardige producten zoals raap- en lijnolie. In de 17e eeuw nam in de Republiek de binnenlandse olieconsumptie per hoofd sterk toe. Dit kwam doordat in het begin van de 17e eeuw de koopkracht en daarmee de vraag naar oliën toenam. Olie werd gebruikt voor voeding en verlichting, maar ook voor zeepfabricage. De toegenomen consumptie was mogelijk doordat de productiecapaciteit voor plantaardige olie door middel van industriële ontwikkelingen, zoals de verbeterde oliemolen op windkracht, werd vergroot. Volgens De Vries en Van der Woude verveelvoudigde hierdoor de olieproductie tussen 1610 en 1680. Walvistraan was het belangrijkste product in de walvisvangst en was bij hoge prijzen van plantaardige olieproducten daarvoor een goedkoper alternatief. Het werd vooral gebruikt voor verlichting, maar ook als smeerolie en, in mindere mate, voor zeep. Baarden en baleinen werden gebruikt voor het maken van gebruiks- en siervoorwerpen.[111]

In navolging van schippers uit Engeland, die vanaf 1611 jacht maakten op grote aantallen Groenlandse walvissen die rondom Spitsbergen te vinden waren, begonnen de Nederlanders in 1612 met de walvisjacht. Hier waren de ontdekking van Spitsbergen door Willem Barentsz en Jan Cornelis Rijp en het waarnemen van grote hoeveelheden walvissen in de Noordelijke IJszee aan het einde van de 16e eeuw aan vooraf gegaan. In de Republiek werden in diverse steden rederijen voor de walvisvaart opgericht. Er bestond hevige concurrentie met Engelsen en andere gegadigden. Daarom verenigden deze rederijen zich en vroegen de Staten-Generaal om een gezamenlijk octrooi. In 1614 verleenden de Staten-

[107] De Vries en Van der Woude, *Nederland 1500-1815,* 434-438, 446-447, 563-564; Bruijn, 'Scheepvaart in de Noordelijke Nederlanden 1580-1650', 151-154; Bruijn, 'De vaart in Europa', 232-235.
[108] De Vries en Van der Woude, 445-449, 564-565; Knoppers, 'De vaart in Europa', 259-261, Bruijn, 'Scheepvaart in de Noordelijke Nederlanden 1580-1650', 154-155; Bruijn, 'De vaart in Europa', 235-241
[109] Faber, *Drie eeuwen Friesland*, 273, 281, 287.
[110] Faber, *Drie eeuwen Friesland*, 270-273, 285, 287.
[111] De Vries en Van der Woude, *Nederland 1500-1815*, 306-309.

Generaal dit octrooi en werd de Noordse Compagnie opgericht die het monopolie op walvisjacht kreeg voor de kusten van Nova Zembla tot Straat Davis. De Noordse Compagnie was een kartel van in grote mate onafhankelijk opererende en in kamers georganiseerde ondernemingen, en was bedoeld om binnen de walvisvaart de onderlinge concurrentie te verminderen, de krachten te bundelen, en confrontaties met de Engelsen te beperken.[112] De Vries en Van der Woude noemen dit de eerste fase van de Nederlandse walvisjacht, waarin baaivisserij werd uitgeoefend op Spitsbergen en Jan Mayen.[113] De Noordse Compagnie liet nieuwe kamers toe in 1617 (Zeeland) en 1636 (Harlingen en Stavoren). De opbrengsten werden beïnvloed door klimaatschommelingen die invloed hadden op de grens van het pakijs, en daarmee op de positie van het plankton waar de walvissen zich mee voedden. Tussen 1625 en 1635 waren de bedrijfsresultaten zeer goed. Op Spitsbergen en Jan Mayen had de Noordse Compagnie meerdere landstations om walvis te verwerken. Buitenlandse mededingers werden geweerd. Door het succes van de Noordse Compagnie waren er steeds meer ondernemers die in de walvisvaart actief wilden worden en het monopolie van de Noordse Compagnie wilden breken door walvisjacht op open zee.[114] Doordat de vangstgebieden van walvissen verschoven van de kust naar open zee was het monopolie bovendien slecht te handhaven. Daarnaast verdween het gevaar voor conflicten met de Engelse Muscovy Company, waarmee ook het bestaansrecht van het Nederlandse monopolie verviel. Bovendien bestonden er binnen de Noordse Compagnie onderlinge conflicten. Daarom werd in 1642, toen het octrooi van de Noordse Compagnie afliep, niet opnieuw om verlenging gevraagd. Vanaf 1642 stond de walvisvaart geheel open voor elke particulier.[115]

In de hierop volgende tweede fase werd door rederijen de walvisjacht vooral onder de kust en in open zee bedreven. De visserij op zee betekende dat de walvis langszij het schip werd verwerkt en het spek in tonnen werd verpakt om na afloop van de jacht in de Republiek tot traan te verwerken. In Holland en Friesland werden traankokerijen opgericht. Voor de walvisvaart waren geen speciale schepen nodig, waardoor de walvisjacht eerst nog een nevenactiviteit naast gewone handels- en scheepvaartactiviteiten was. Afhankelijk van de situatie, zoals de winstgevendheid van traan, werd met deze schepen gevaren in de walvisjacht of in de vrachtvaart naar bijvoorbeeld het Oostzeegebied.[116]

Na 1650 steeg het aantal schepen snel. Rond 1650 waren ongeveer 50 tot 60 schepen actief in de walvisvaart. In 1660 was dit toegenomen tot 75 schepen. Rond 1684 was het aantal schepen toegenomen tot 246, waarna gemiddeld 200 schepen per jaar actief waren. Rond 1660 begon de derde fase van de Nederlandse walvisvaart, die van ijsvisserij, omdat de walvissen zich meer tussen het drijfijs verplaatsten. Hiervoor waren speciale versterkte schepen nodig, omdat koopvaardijschepen ongeschikt waren voor het varen tussen de ijsschotsen. Met dit aangepast schip was het minder gemakkelijk om werk te vinden buiten het walvisseizoen of over te stappen op vrachtvaart wanneer vrachtprijzen aantrekkelijker werden. Hiermee werd de walvisvaart een gespecialiseerde bedrijfstak.[117]

De vierde fase in de Nederlandse walvisvaart begon in 1719 met een nieuw vanggebied in Straat Davis ten westen van Groenland. Deze fase werd ingezet door geheel nieuwe

---

[112] De Jong, 'Walvisvaart (1585-1680)', 309; De Vries en Van der Woude, *Nederland 1500-1815*, 309-311.
[113] De Vries en Van der Woude, *Nederland 1500-1815*, 309.
[114] Een uitgebreide beschrijving van het ontstaan en de ontwikkeling van de Noordse Compagnie is te vinden in Louwrens Hacquebord, *De Noordse Compagnie (1614-1642). Opkomst, bloei en ondergang* (Zutphen 2014); De Vries en Van der Woude, *Nederland 1500-1815*, 309; S. Muller Fz., *Geschiedenis der Noordsche Compagnie* (Utrecht 1874).
[115] Hacquebord, 'Niederländischer und deutscher Walfang', 91-100; Hacquebord, *De Noordse Compagnie*, 113-115; De Jong, 'Walvisvaart (1585-1680)', 309-312; zie ook paragraaf 5.2.
[116] De Vries en Van der Woude, *Nederland 1500-1815*, 309-311.
[117] Bruijn, 'Scheepvaart in de Noordelijke Nederlanden 1580-1650', 149; De Vries en Van der Woude, *Nederland 1500-1815*, 309-311, 778; Van Dillen, *Van rijkdom en regenten*, 20.

rederijen. In deze fase werd opnieuw gebruik gemaakt van handelsschepen. De walvisjacht bleef tot het midden van de 18e eeuw gemiddeld genomen lonend, zij het dat deze onderhevig was aan schommelingen. Gemiddeld waren de vangstresultaten in de 18e eeuw bijvoorbeeld minder goed dan in de 17e eeuw. Er was zowel een afname in het aantal schepen, het aantal gevangen walvissen, als de opbrengst. Door overbevissing nam de walvisstand af, waren de gevangen walvissen kleiner en brachten ze minder spek op. Na 1750 werd de walvisjacht een noodlijdende bedrijfstak. Subsidiemaatregelen konden deze neergang niet stoppen, al bleven tot in de 19e eeuw activiteiten in de walvisvaart bestaan.[118]

Schippers in de walvisvaart kwamen eerst grotendeels uit de omgeving van de rederijen, ofwel de kamers van de Noordse Compagnie. In de tweede helft van de 17e eeuw kwam een groot deel van de bemanning uit Noord-Duitsland. Ook schippers en walvisvaarders uit Friesland waren actief in de walvisvaart, onder meer voor de in Friesland opgerichte kamers van Harlingen en Stavoren die in 1636 toetraden tot de Noordse Compagnie.[119] Uit onderzoek van Hacquebord blijkt dat binnen de Nederlandse walvisvaart het aantal vermeldingen van walvisvaarders met een herkomstplaats aan de westkust van Friesland toenam van 5% in de periode 1612-1639 naar 18% in de periode 1640-1664. Het aantal vermeldingen van schippers met een herkomstplaats aan de westkust van Friesland nam in deze perioden toe van 14% naar 23%.[120]

1.2.7 Rusland

De belangrijkste uitvoerproducten vanuit Rusland waren juchten, huiden, vlas, hennep, teer, rogge, bont, talk, was en potas. In de 18e eeuw werd daarnaast hout uitgevoerd. Vanuit de Republiek meegebrachte goederen waren vooral ijzerwaren, metalen, laken, wijn, specerijen, papier, juwelen en sieraden, gebruiksartikelen en wapens. De Nederlanders betaalden vaak met zilver.[121]

Rusland nam in 1559 Narva in. Vaker dan schepen vanuit andere West-Europese landen deden Nederlandse schepen Narva aan, totdat Rusland in 1581 Narva aan Zweden kwijtraakte. Hiermee verloor Rusland haar toegang tot de zee in het Oostzeegebied. Daarom werd aan de Witte Zee in 1584 Archangel gesticht als handelscentrum. Tijdens de Grote Noordse Oorlog (1700-1721) werd St. Petersburg gesticht en kwam Narva opnieuw in Russische handen. Het belang van deze Oostzeehavens werd in de 18e eeuw groter dan dat van Archangel, al bleven schepen vanuit de Republiek Archangel aandoen. Vanuit de Republiek werd meestal tweemaal per jaar, in mei en in juli, met een vloot in konvooiverband vanuit Amsterdam naar Archangel gevaren. Soms was er voorbijlandvaart en werd vanuit Archangel in één keer naar Zuid-Europa doorgevaren, bijvoorbeeld naar Italië. Dit laatste gebeurde met bewapende schepen. In de 18e eeuw was Narva een belangrijke bestemming.[122]

De Republiek had al snel na de stichting van Archangel als handelscentrum een dominante positie in de handel op Rusland gekregen, die ze in de 17e eeuw wist te behouden.

---

[118] Bruijn, 'Scheepvaart in de Noordelijke Nederlanden 1650-1800', 233-238; De Vries en Van der Woude, *Nederland 1500-1815*, 310-316.

[119] Bruijn, 'Scheepvaart in de Noordelijke Nederlanden 1580-1650', 149; Louwrens Hacquebord, *Smeerenburg. Het verblijf van Nederlandse walvisvaarders op de westkust van Spitsbergen in de zeventiende eeuw* (Groningen 1984) 57; Hacquebord, *De Noordse Compagnie*, 38-40; De Vries en Van der Woude, *Nederland 1500-1815*, 312.

[120] Het aantal vermeldingen van schippers met herkomstplaatsen in Friesland nam toe van 18% in de periode 1612-1639 tot 38% in de periode 1640-1664. Hacquebord, *Smeerenburg*, 66, 69; Hacquebord, 'Niederländischer und deutscher Walfang', 100; Hacquebord, *De Noordse Compagnie*, 38-40.

[121] Bruijn, 'Scheepvaart in de Noordelijke Nederlanden 1580-1650', 148-149; Bruijn, 'De vaart in Europa', 224-225.

[122] Bruijn, 'Scheepvaart in de Noordelijke Nederlanden 1580-1650', 148-149; Bruijn, 'De vaart in Europa', 224-225; De Vries en Van der Woude, *Nederland 1500-1815,* 443-444, 558-559; Scheltjens, *De invloed van ruimtelijke verandering*, 23-24, 114, 120-121, 132-136, 162-163, 177.

Deze handel richtte zich steeds meer op Amsterdam, onder meer doordat zich daar Antwerpenaren vestigden die bij de Moskovische handel betrokken waren. Omdat de Republiek over zilver beschikte was ze een aantrekkelijke handelspartner, aangezien de passieve handelsbalans vaak contante betaling nodig maakte. Door de stichting van St. Petersburg in 1703 veranderde Ruslands handel met het westen. Tijdens de Grote Noordse Oorlog werd de route op Archangel nog druk bevaren, waarna St. Petersburg als haven voor Rusland steeds belangrijker werd. Eerst hadden de schippers uit Engeland het grootste aandeel in de vaart op St. Petersburg, waarna de Nederlanders het grootste aandeel hadden. Het Nederlandse aandeel nam in de 18e eeuw af, van een derde in de jaren twintig tot minder dan een tiende deel in de jaren tachtig van de 18e eeuw. Een aantal schippers en kooplieden uit de Republiek bleef de voorkeur geven aan de route op Archangel, waar Nederlanders absoluut gezien hun dominante positie behielden. Omdat het zwaartepunt van de export van Rusland echter naar St. Petersburg verschoof, en andere landen zoals Engeland een groter belang kregen in de vaart op Rusland, nam relatief gezien het belang van de Republiek op deze bestemming af.[123]

Schippers op Rusland kwamen uit verschillende plaatsen uit de Republiek. Ook vanuit Friesland voeren schippers naar Rusland. Volgens Hart, die onderzoek deed naar bevrachtingscontracten voor Archangel, nam het aantal schippers uit Friesland dat in de 17e eeuw actief was op Archangel toe. Hart stelt dat in de periode 1594-1650 schippers uit Friesland in 225 (22,5%) van de 1000 onderzochte bevrachtingscontracten voorkwamen en dat dit toenam tot 495 (45,7%) van de 1082 bevrachtingscontracten in de periode 1651-1700. Daarom concludeert Hart dat in de loop van de 17e eeuw steeds meer schippers uit Friesland werden belast met het bevel over Noord-Nederlandse koopvaardijschepen.[124] Voor Narva is bekend dat schippers uit Hindeloopen in de 18e eeuw een belangrijke rol speelden in de houtvaart op deze plaats.[125]

1.2.8 Oostzeevaart

Meer dan over andere vaarten is er veel bekend over de Oostzeevaart omdat registraties van het tolgeld dat schippers bij het passeren van de Sont betaalden in de Sonttolregisters (STR) bewaard zijn gebleven.[126] Textiel, zout, haring en wijn waren de belangrijkste producten die vanuit de Republiek naar het Oostzeegebied werden gebracht. In de 18e eeuw daalde het vervoer van haring sterk, en het vervoer van zout en textiel enigszins. Binnen het goederenpakket dat naar de Oostzee werd gebracht, nam het aandeel van wijn tot 1760 toe. Ook namen in deze eeuw de koloniale goederen een steeds grotere plaats binnen de Nederlandse export naar het Oostzeegebied in. Uit het Oostzeegebied werd vooral graan en hout gehaald, evenals ijzer, en andere benodigdheden voor de scheepvaart. Later kwamen hier ook hennep, vlas en potas bij. Weefstoffen werden zowel uit als naar het Oostzeegebied verscheept. Baltisch graan bleef een belangrijk product voor de Republiek, maar na de toename van de graanexporten uit de Oostzee tot 1650 trad een langdurige afname in tot ongeveer 1760. Daarna nam de graanhandel vanuit de Oostzee voor de Republiek weer toe.[127]

Vooral schippers uit de Zuiderzeehavens voeren vanuit de Republiek op de Oostzee, waarbij Amsterdam een steeds belangrijkere haven van aankomst en vertrek werd. In de 17e

---

[123] De Vries en Van der Woude, *Nederland 1500-1815,* 443-444, 558-559; Bruijn, 'Scheepvaart in de Noordelijke Nederlanden 1580-1650', 148-149; Bruijn, 'Scheepvaart in de Noordelijke Nederlanden 1650-1800', 224; Bruijn, 'De vaart in Europa', 224-225; Knoppers, 'De vaart in Europa', 240, 249-251.
[124] Hart, 'Rederij', 114.
[125] Scheltjens, *De invloed van ruimtelijke verandering*, 23-24, 114, 120-121, 132-136, 162-163, 177; P. Dekker, 'Friese schippers op de Amsterdamse Oostzeevaart in 1731', *It beaken* 39 (1977) 229-265, aldaar 242-265.
[126] Zie paragraaf 3.2 voor een uitgebreide bronnenbeschrijving van de Sonttolregisters en Sonttoltabellen.
[127] De Vries en Van der Woude, *Nederland 1500-1815,* 412-413, 430, 445 ; Knoppers, 'De vaart in Europa', 240-248; Israel, *Dutch primacy*, 12-79, 405-415.

eeuw begonnen schippers hun reis vaak vanuit hun eigen plaats van herkomst, maar in de loop van de 18e eeuw vertrokken ze steeds vaker vanuit Amsterdam in plaats van uit hun plaats van herkomst. In het Oostzeegebied werden vooral havens aangedaan in Polen en Pruisen, zoals Danzig en Koningsbergen waar graan gehaald werd. Havens als Riga, Reval (Tallinn), Narva en Vyborg werden in de 18e eeuw van belang. Aan het eind van de 18e eeuw werd voor de Republiek St. Petersburg relatief belangrijker. De vaart op Zweden en Finland was van minder belang. In de Oostzeevaart kwam voorbijlandvaart steeds vaker voor. Hierbij werd de Republiek voorbij gevaren op routes tussen het Oostzeegebied en bijvoorbeeld Frankrijk, Spanje of Portugal. In laatstgenoemde landen werd bijvoorbeeld zout gehaald, om vervolgens naar de Oostzee te varen om daar graan, hout en andere waren te halen. Vanuit de Oostzee kwam ook voorbijlandvaart voor op bestemmingen in Engeland en het Middellandse Zeegebied.[128]

De Nederlandse Oostzeevaart ontwikkelde zich in de late middeleeuwen. Al in de 15e eeuw hadden schippers uit Holland een groot aandeel in de Oostzeevaart en dit nam in de daaropvolgende eeuw toe. Nederlandse schippers hadden in de periode 1562-1657 een aandeel van 60% in de Oostzeevaart. Vooral de periode 1580-1620 was voor deze vaart een tijd van expansie. Hoewel na 1620 het aantal schepen afnam, nam juist de grootte van de schepen toe van 60 ton rond 1600 tot 200 ton tussen 1620 en 1640. In deze periode verdwenen kleinere scheepstypes uit de Oostzeevaart. De ontwikkeling van de vraag naar graan beïnvloedde de Nederlandse Oostzeevaart, omdat graan een van de belangrijkste producten was die Nederlanders vervoerden. Uit Danzig kwam ongeveer twee derde van alle rogge en tarwe die door de Sont werd vervoerd. Het Nederlandse aandeel in dit graantransport vanuit Danzig bleef zowel voor als na 1650 ongeveer gelijk, namelijk boven de 70%. Echter, de hoeveelheid vervoerd graan nam na 1650 beduidend af ten opzichte van de periode voor 1650. Dit had te maken met de fluctuerende vraag naar graan. Zuid-Europese landen hadden door het verbouwen van andere gewassen zoals mais en rijst minder last van misoogsten. Daarnaast exporteerde Engeland in de tweede helft van de 17e eeuw steeds meer graan. Bovendien nam de bevolkingsgroei in Europa af, wat een negatief effect had op de vraag naar graan. Daarnaast verminderde de uitvoer van graan uit Danzig door misoogsten en oorlogen aldaar. Ook op zee werd de scheepvaart met het Oostzeegebied verstoord, bijvoorbeeld door de Engels-Nederlandse Oorlogen en de Grote Noordse Oorlog tussen Zweden en Rusland.[129] Met uitzondering van de periode 1681-1690 kende de Oostzeevaart tussen 1650 en 1710 een neergang. Het aandeel dat de Republiek in de Oostzeevaart had daalde van 60% in het midden van de 17e eeuw tot 28% in het begin van de 18e eeuw. In de 18e eeuw kende de Oostzeevaart weer een opleving, waarvan naast de Republiek ook andere landen profiteerden. Doordat het aantal doorvaarten van andere landen sterk toenam, nam het relatieve aandeel van de Republiek in het aantal Sontdoorvaarten in de loop van de 18e eeuw af.[130] Desondanks bleef het aandeel van de Republiek in de Oostzeevaart ten opzichte van andere nationaliteiten nog altijd het grootst. Zo kwam het Britse aandeel niet voorbij het Nederlandse. Pas rond het midden van de 18e eeuw zat het totale aantal doorvaarten van de Republiek door de Sont op hetzelfde niveau als rond het jaar 1650.[131] Nederlandse schippers voeren daarbij steeds vaker

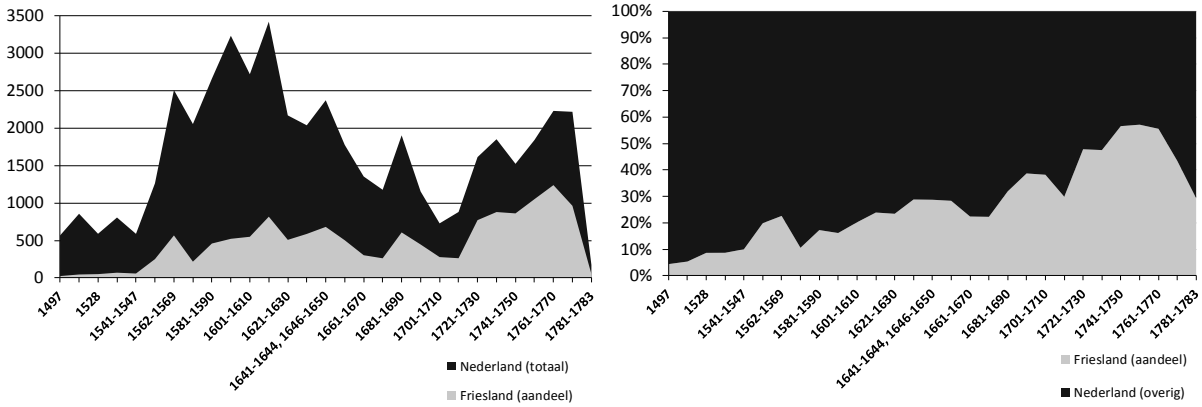
[128] De Vries en Van der Woude, *Nederland 1500-1815,* 418; Knoppers, 'De vaart in Europa', 240-247; Bruijn, 'Scheepvaart in de Noordelijke Nederlanden 1580-1650', 145; Bruijn, 'Scheepvaart in de Noordelijke Nederlanden 1650-1800', 222-223; Bruijn, 'De vaart in Europa', 216-220.
[129] Berkenvelder, 'Frieslands handel', 137-187; De Vries en Van der Woude, *Nederland 1500-1815*, 436-438, 482-489, 494-498, 557-558; Van der Woude, *Het Noorderkwartier*, 377-378; Bruijn, 'Scheepvaart in de Noordelijke Nederlanden 1650-1800', 221-222.
[130] Bruijn, 'Scheepvaart in de Noordelijke Nederlanden 1650-1800', 221-222; Knoppers, 'De vaart in Europa', 240-247; Faber, *Drie eeuwen Friesland*, 284-285; J.A. Faber, 'Friesland en de Sontvaart', *It beaken* 21 (1959) 187-195, aldaar 191.
[131] Bruijn, 'Scheepvaart in de Noordelijke Nederlanden 1650-1800', 221-222.

de Republiek voorbij tussen de Oostzee en Frankrijk of de Middellandse Zee. Dit kwam de positie van Amsterdam niet ten goede. Rotterdam won daarnaast aan belang. Aan het eind van de 18e eeuw ging al een kwart van de vanuit het Oostzee vervoerde goederen naar deze stad. Het belang van Amsterdam nam hierdoor in de 18e eeuw af.[132]

In de 16e eeuw waren vooral schippers uit Zeeland en Holland actief in de Oostzeevaart van de Republiek. In de 17e eeuw kwamen schippers vooral uit het noorden van Holland, zoals blijkt uit onderzoek van Boon, Van der Woude, Lesger en Van Royen.[133] Schippers uit Friesland voeren vanaf de late middeleeuwen naar de Oostzee. Zij deden dit meestal in opdracht van kooplieden uit Amsterdam, Hamburg en Engeland.[134] Faber stelt op basis van Sontdoorvaarten dat in de 15e eeuw en eerste helft van de 16e eeuw vooral schippers uit Stavoren actief waren in de Oostzeevaart, en in mindere mate schippers uit Hindeloopen.[135] Vanaf 1550 maakten schippers uit Friesland steeds meer Sontdoorvaarten en kwamen deze schippers naast Stavoren vooral uit Harlingen en Molkwerum.[136] In de 16e eeuw maakten schippers uit Holland nog 80% tot 90% van de Nederlandse Sontdoorvaarten, maar vanaf 1600 nam hun aandeel in de Oostzeevaart af, terwijl tegelijkertijd schippers uit Friesland meer Sontdoorvaarten maakten.[137]

In de eerste helft van de 17e eeuw was het gemiddelde aantal Sontdoorvaarten van schippers uit de Republiek hoger dan in de in de tweede helft. Hetzelfde geldt voor Sontdoorvaarten van schippers uit Friesland. Echter, hun relatieve aandeel binnen de Sontdoorvaarten van de Republiek als geheel nam toe (grafiek 1.2.8.1). Daarom concludeert Faber dat schippers uit Friesland zich in deze periode beter staande hielden dan andere schippers in de Republiek.[138] Binnen de Friese Sontdoorvaarten nam na 1660 het aandeel van Stavoren, Molkwerum, Warns en Harlingen af, terwijl het aandeel van schippers uit Hindeloopen en

Grafiek 1.2.8.1: Sontdoorvaarten Republiek (gemiddelde) en aandeel schippers Friesland, 1497-1783 (absoluut en procentueel)



Bron: Faber, *Drie eeuwen Friesland*, 646-647.

[132] Knoppers, 'De vaart in Europa', 240-247; Bruijn, 'Scheepvaart in de Noordelijke Nederlanden 1650-1800', 222-223; De Vries en Van der Woude, *Nederland 1500-1815,* 442-445, 557-558.
[133] Boon, *Bouwers van de zee*; Van der Woude, *Het Noorderkwartier*; Lesger, *Hoorn als stedelijk knooppunt*; Van Royen, *Zeevarenden*.
[134] Uit onderzoek van Berkenvelder blijkt bijvoorbeeld dat Danzig in de late middeleeuwen een regelmatig terugkerende bestemming was. Berkenvelder, 'Frieslands handel', 145-187; Faber, *Drie eeuwen Friesland*, 269-270; Bruijn, 'Scheepvaart in de Noordelijke Nederlanden 1580-1650', 146-148; Weststrate, 'Free Frisia', 197-219.
[135] Faber, *Drie eeuwen Friesland*, 271.
[136] Van der Woude, *Het Noorderkwartier,* 382-385; Faber, 'Friesland en de Sontvaart', 191; Faber, *Drie eeuwen Friesland*, 271.
[137] Van der Woude, *Het Noorderkwartier,* 385; Faber, *Drie eeuwen Friesland*, 247-276; Faber, 'Friesland en de Sontvaart', 187-196.
[138] Faber, *Drie eeuwen Friesland*, 284-285; Faber, 'Friesland en de Sontvaart', 191.

Ameland juist toenam.[139] Tussen 1650 en 1710 nam, afgezien van 1681-1690, het aantal doorvaarten van schippers uit Friesland af, om vanaf 1710 tot 1780 toe te nemen.[140] Tussen 1740 en 1770 werd meer dan de helft van de Nederlandse Sontdoorvaarten door een schipper uit Friesland gemaakt. Volgens Faber nam in de 18e eeuw daarin het aantal doorvaarten van schippers uit Hindeloopen en Ameland af, terwijl het aantal Sontdoorvaarten van schippers uit Workum, Woudsend, Makkum, Dokkum, Heerenveen en Lemmer toenam. Tevens werden in deze periode steeds meer schippers uit kleinere plaatsen in Friesland, zoals IJlst, Joure, Terhorne, Wartena, Warga en Grouw, actief.[141] Na 1780 zorgden oorlogen, zoals de Vierde Engels-Nederlandse Oorlog (1780-1784) en de Coalitieoorlogen (1792-1815), voor onrust en verstoring van de Oostzeevaart, waardoor deze afnam.[142]

Faber wijst op het verschil tussen doorvaarten en aantallen schippers, en de verschillen in regionale ontwikkelingen binnen Friesland. Desondanks ligt in Fabers onderzoek de nadruk op lange termijn ontwikkelingen voor Friesland als geheel, waardoor verschillen tussen plaatsen en lokale ontwikkelingen minder aandacht krijgen. Absolute beweringen of schattingen over de ontwikkeling van het aantal schippers noemt Faber niet. Wel laat Faber zien dat de herkomstplaatsen van Oostzeeschippers uit Friesland van west naar oost verschoven. Schippers uit bekende al langer in de Oostzeevaart actieve plaatsen werden vervangen door schippers uit meer oostelijk gelegen kleinere plaatsen in het binnenland. Fabers omschrijving van de ontwikkelingen van maritiem transport in Friesland in onder meer *Drie eeuwen Friesland* heeft grote invloed op de historiografie gehad. Zijn omschrijving van schippers uit Friesland binnen de transportmarkt van de Republiek is grotendeels gebaseerd op de Oostzeevaart en op de Sonttoltabellen (STT), de statistische bewerking van de Sonttol-registers.[143] Vooral het beeld van de toename van het totale aantal Sontdoorvaarten van schippers uit Friesland en hun aandeel binnen de Nederlandse transportmarkt is in de historiografie breed overgenomen.[144]

Gegevens over de Oostzeevaart worden in de historiografie als graadmeter gezien voor de ontwikkelingen in de scheepvaart van de Republiek. Op basis van deze gegevens wordt gesteld dat zeelieden en schippers vanaf de tweede helft van de 17e eeuw steeds vaker uit Friesland kwamen. Net als Faber hebben verschillende auteurs aan de hand van de STT gewezen op de toename van het aantal Sontdoorvaarten van schippers uit Friesland in de periode 1650-1770, terwijl tegelijkertijd het aantal doorvaarten door schippers uit het noorden van Holland afnam.[145] Lindblad en De Buck deden voor de periode 1722-1780 aanvullend onderzoek naar de herkomst van schippers in de vaart tussen de Oostzee en Amsterdam op basis van de STT en de Galjootsgeldregisters (GGR). In de GGR staan schippers vermeld die uit de Oostzee in Amsterdam aankwamen. Lindblad en De Buck keken naar het aantal vermeldingen en niet naar het aantal schippers. Uit hun onderzoek blijkt dat het aantal

---

[139] Faber, *Drie eeuwen Friesland*, 284-285, 646-647.
[140] Faber, *Drie eeuwen Friesland*, 284-286; Faber, 'Friesland en de Sontvaart', 191.
[141] Faber, *Drie eeuwen Friesland*, 284-285.
[142] Faber, *Drie eeuwen Friesland*, 286.
[143] Faber, 'Friesland en de Sontvaart', 187, 192; Faber, *Drie eeuwen Friesland*, 269-294, 602; Ook Van Royen wees op de verschuiving binnen Friesland in herkomstplaatsen van oost naar west. Van Royen, *Zeevarenden*, 121.
[144] Boon, *Bouwers van de zee*, 95, 187-209; Van Royen, *Zeevarenden*, 26-34, 90-95, 106-111, 185-190; Van der Woude, *Het Noorderkwartier*, 363-367, 384-385, 397; Lesger, *Hoorn als stedelijk knooppunt*, 169-171; J.L. van Zanden, 'De Friese economie in de negentiende eeuw', *It beaken* 54 (1992) 7-14, aldaar 10-11.
[145] Piet Boon, 'West Friesland and the Sound (1681-1720). Sound toll registers, Sound toll tables and the facts in West Friesland' in: W.G. Heeres e.a. ed., *From Dunkirk to Danzig. Shipping and trade in the North Sea and the Baltic, 1350-1850. Essays in honour of J.A. Faber on the occasion of his retirement as professor of economic and social history at the University of Amsterdam* (Hilversum 1988) 171-189, aldaar 171; Boon, *Bouwers van de zee*, 93-95; Lesger, *Hoorn als stedelijk knooppunt*, 88-89, 163, 168-170; Van der Woude, *Het Noorderkwartier*, 363-367, 384; Van Royen, *Zeevarenden*, 189-190; Knoppers, 'De vaart in Europa', 243.

vermeldingen van schippers uit Friesland in de Oostzeevaart in de periode 1730-1765 sterk toenam van 33% naar 46%, waarmee hun aandeel dominant was.[146] De toename van het aantal vermeldingen van schippers van het Friese vasteland ging volgens Lindblad en De Buck ten koste van dat van de Friese eilanden, West Friesland en Amsterdam. Na 1775 namen schippers uit Groningen de positie van schippers uit Friesland over. Lindblad en De Buck constateerden voor de 18e eeuw ook een verschuiving in herkomstplaatsen van Oostzee-schippers in Friesland. Daarbij nam volgens hen het aandeel van een aantal eerder belangrijke plaatsen in de Oostzeevaart zoals Harlingen en Molkwerum af. Vervolgens verschoof het accent in mindere mate naar traditioneel belangrijke kustplaatsen zoals Workum en Makkum, en in meerdere mate naar Dokkum, Heerenveen, Joure, Lemmer, Terhorne en Woudsend.[147] In meerdere Oostzeehavens waren schippers uit Friesland in de meerderheid. Zo kwam het merendeel van schippers die op Narva voeren uit Friesland, waarvan het grootste deel uit Hindeloopen en een kleiner deel uit Lemmer en Woudsend kwam. In 1722 hadden schippers uit Friesland in Riga een aandeel van 10%, dat toenam naar 33% in 1750 en meer dan 50% in 1760.[148] Eenzelfde ontwikkeling kende de vaart op Koningsbergen, waar schippers uit Workum, Lemmer en Woudsend in de perioden 1742-1745 en 1761-1765 dominant waren. In de vaart op Danzig en Stettin werden schippers uit Woudsend, Dokkum en Heerenveen actief en dominant. Bij al deze uitspraken moet bedacht worden dat het gaat om vermeldingen van Oostzeeschippers die aanmeerden in Amsterdam en dat dit gedurende de 18e eeuw vanwege de toename van voorbijlandvaart steeds minder voorkwam, waardoor de cijfers er vertekend uit kunnen zien. Daarnaast gaat het om aantallen doorvaarten en de ontwikkeling in de daarbij opgegeven woonplaatsen van schippers en niet om het aantal individuele schippers.[149]

Uit de historiografie blijkt dat schippers uit Friesland een belangrijke rol speelden in de Nederlandse Oostzeevaart. Zij verzorgden in de 17e en 18e eeuw steeds vaker het transport voor deze vaart. Deze stijging hield aan tot ongeveer 1770. Rond dat jaar werd aldus Faber ongeveer 60% van de Sontdoorvaarten van schippers uit de Republiek uitgevoerd door schippers uit Friesland. Aan het einde van de 18e eeuw werden schippers uit Groningen belangrijker in de Oostzeevaart, en nam het aandeel van schippers uit Friesland af.

1.2.9 Samenvatting belangrijkste bestemmingen

De belangrijkste bestemmingen voor schippers uit de Republiek waren de Kleine Oost, Noorwegen, Engeland, Schotland en Ierland, Frankrijk, Spanje, Portugal en de Middellandse Zee, het Oostzeegebied, Rusland en de walvisvaart. Op al deze bestemmingen voeren schippers uit Friesland. Volgens de literatuur waren in de late middeleeuwen en 16e eeuw vooral schippers uit Stavoren actief en kwamen daar geleidelijk schippers uit Harlingen, Hindeloopen, Workum en Molkwerum bij. Vanaf de tweede helft van de 17e eeuw tot in de 18e eeuw nam de activiteit van schippers uit Friesland als geheel binnen de Nederlandse transportmarkt toe, en werden steeds meer schippers actief uit kleine meer in het binnenland

---

[146] Alhoewel de titel suggereert dat het om individuele schippers gaat, wordt door Lindblad en De Buck gekeken naar het aantal vermeldingen en daarmee de distributie van herkomstplaatsen van schippers uit Friesland. Lindblad en De Buck, 'Shipmasters', 134-136. In tabel 4 staan de schippers op schepen die arriveerden in Amsterdam vanuit de Oostzee naar regio van herkomst gerangschikt en het gemiddelde percentage per periode. Het gemiddelde aandeel van schippers van het Friese vasteland is 30% tussen 1722/1730, 36% tussen 1731/1740, 42% tussen 1741/1750, 43% tussen 1751/1760, 46% tussen 1761/1770, en 33% tussen 1771/1779.

[147] 'The emphasis shifted towards traditional strongholds along the coast such as Makkum and Workum…' Lindblad en De Buck, 'Shipmasters', 134-138.

[148] Lindblad en De Buck, 'Shipmasters', 140-143.

[149] In het begin van de onderzochte periode (1722-1780) kwamen ongeveer 80% van de Nederlandse schippers die de Sont passeerden in Amsterdam en werden vermeld in de GGR, terwijl dit percentage aan het einde van die periode bijna was gehalveerd, omdat veel schippers de Republiek voorbij voeren naar hun eindbestemming (bijvoorbeeld Frankrijk, Spanje, Engeland, Portugal). Ook nam in de loop van de 18e eeuw het belang van Rotterdam als havenplaats toe. Lindblad en De Buck, 'Shipmasters', 134-138.

van Friesland gelegen plaatsen. Schippers uit Friesland waren vooral op Noorwegen, de Kleine Oost en in het Oostzeegebied actief. De historiografie wijst op een toegenomen activiteit van schippers uit Friesland in de scheepvaart van de Republiek, en dat deze schippers in het algemeen in de 17e en 18e eeuw een steeds groter deel van de transportfunctie van de Amsterdamse handel naar zich toetrokken. Hierdoor werd de vrachtvaart voor Friesland van steeds groter belang, terwijl Friesland zelf geen eigenhandel van grote betekenis had. De toenemende deelname van schippers uit Friesland in de vrachtvaart blijkt zowel uit de toename van het aantal Sontdoorvaarten door schippers uit Friesland als uit een toename van hun deelname op andere vaarten.

Geconcludeerd kan worden dat de literatuur een beeld laat zien van een toenemend aandeel van schippers uit Friesland in de scheepvaart van de Republiek tussen 1650 en 1770, met name in de Oostzeevaart, maar ook op andere vaarten waarin schippers uit Friesland al geruime tijd actief waren. In de volgende paragraaf worden de verklaringen geanalyseerd die de historiografie voor deze ontwikkeling geeft.

1.3 Maritiem transport vanuit Friesland

De historiografie geeft diverse verklaringen voor de verschuiving van herkomstplaatsen van schippers binnen de Republiek naar Friesland, die hieronder worden behandeld. De eerste verklaring is dat er een niche in de transportmarkt ontstond door de daling in het transportaanbod in Holland. De tweede verklaring is dat schippers uit Friesland op kleinere schepen voeren. De derde verklaring die uit de literatuur naar voren komt is dat schippers uit Friesland goedkoper waren dan andere schippers. De vierde verklaring stelt dat schippers uit Friesland beter bij de transportvraag pasten omdat zij zich mogelijk in het vervoer van specifieke goederen op specifieke routes hadden gespecialiseerd. De vijfde en zesde verklaring gaan uit van samenhang tussen de scheepvaart en de landbouw, waarbij de vijfde verklaring stelt dat hierdoor in Friesland een reservoir boeren-schippers bestond die aan de transportvraag van de Republiek kon voldoen, terwijl de zesde verklaring ervan uitgaat dat de scheepvaart en landbouw elkaar beïnvloedden en versterkten.

1.3.1 Ruimte op de transportmarkt door daling transportaanbod in Holland

Uit meerdere studies blijkt dat de transportcapaciteit in het gewest Holland tussen 1650 en 1740 afnam. Tegelijkertijd nam het transport door schippers uit Friesland toe.[150] De literatuur suggereert een verband tussen de daling van het transportaanbod vanuit Holland en een demografische achteruitgang in het noorden van Holland, aangezien deze samenvielen.[151] Onduidelijk is of de bevolkingsdaling oorzaak of gevolg was van de daling van het transportaanbod. Zowel Van der Woude, Lesger, als Boon geven aan dat de bevolkingsdaling een langetermijnverandering was die slechts gedeeltelijk verklaart waarom het aantal zeevarenden, waaronder schippers, in het noorden van Holland afnam.[152] Ook Van Royen wijst op de bevolkingsdaling, en geeft aan dat tegelijkertijd in het transport vanuit Holland het aantal zeelieden uit Friesland en het buitenland toenam.[153] Van der Woude wijst ook op de toenemende concurrentie van buiten Holland.[154]

---

[150] Van der Woude, Van Royen, Lesger en Boon deden onderzoek naar de ontwikkeling van het noorden van Holland. Uit alle drie onderzoeken komt een neergang naar voren op het platteland van Holland en daaraan gerelateerd een neergang in de scheepvaart (voornamelijk de Oostzeevaart). Van Royen merkt overigens op dat het aanbod zeelieden voor de vrachtvaart rondom 1700 gelijk bleef. Van der Woude, *Het Noorderkwartier*; Van Royen, *Zeevarenden*; Lesger, *Hoorn als stedelijk knooppunt*; Boon, *Bouwers van de zee*; Van Zanden, 'Op zoek naar 'the missing link''.
[151] Van der Woude, *Het Noorderkwartier*, 395-396.
[152] Van der Woude, *Het Noorderkwartier*, 395-397; Boon, *Bouwers van de zee*, 188-190.
[153] Van Royen, *Zeevarenden*, 187-190.
[154] Van der Woude, *Het Noorderkwartier*, 397.

Naast de bevolkingsdaling noemt Lesger het verdwijnen van de volledige arbeidscyclus als oorzaak van de langdurige schaarste aan arbeidskrachten. De volledige arbeidscyclus bestond uit het uitvoeren van verschillende werkzaamheden die elkaar gedurende het jaar opvolgden. Een deel van het jaar werd door keuterboeren een klein stuk grond bewerkt en een ander deel werd inkomen verworven in de scheepvaart, visserij, grondwerk, en andere activiteiten. Op deze manier waren bewoners van het platteland in Holland gedurende het gehele jaar van inkomsten verzekerd. Schaalvergroting en specialisatie in de agrarische sector gingen echter ten koste van kleine boerenbedrijven en van boeren met nevenactiviteiten in de zeevaart. Dit proces van schaalvergroting en specialisatie was vanaf het einde van de 16e eeuw op gang gekomen en had op lange termijn een negatieve invloed op de grootte van het arbeidsreservoir voor maritiem transport in Holland. Daarnaast was grondwerk in de eerste helft van de 17e eeuw volgens Lesger een aantrekkelijk alternatief voor die mensen die normaal in de zeevaart werkten. In de vele naburige droogmakerijen kon namelijk een groot gedeelte van het jaar worden gewerkt voor een loon dat vergelijkbaar was met het loon als zeevarende.[155] Met het dalen van het aantal kleine bedrijven in de agrarische sector nam het aantal boeren-zeelieden, en daarmee het reservoir van schippers, af.[156]

Van Zanden noemt ook het verdwijnen van de volledige arbeidscyclus en het daardoor afnemen van het aantal boeren-zeelieden. Hij wijst erop dat een proces van specialisatie en arbeidsdeling in de loop van de 17e eeuw ontstond. Bovendien waren lonen in het gewest Holland gemiddeld hoger dan elders in Europa, waar de lonen daalden.[157] Het verdwijnen van de volledige arbeidscyclus had volgens Lesger een grote invloed op de scheepvaart, doordat door het verdwijnen van goedkopere arbeidskrachten een beroep gedaan moest worden op professionele zeelieden die geen andere bronnen van inkomsten hadden en daarom een hoger loon dan de boeren-zeelieden vroegen.[158] In de scheepvaart werden de belangrijkste functies aan boord vervuld door plaats- of streekgenoten, waardoor regionale loonverschillen in de Republiek grote invloed hadden op de vrachtprijs die door de schipper of reder moest worden bedongen. De concurrentiepositie van schippers in het noorden van Holland werd hierdoor negatief beïnvloed.[159] Van Zanden plaatst het proces van specialisatie, waardoor het aanbod van zeelieden van het platteland in die periode verdween, voor Holland tussen 1580 en 1670. Vervolgens namen zeelieden uit Friesland vanaf 1650 de plaats van zeelieden uit Holland in.[160]

Boon beaamt dat het verdwijnen van de arbeidscyclus van invloed is geweest op het aanbod van arbeid voor de zeevaart, maar benadrukt dat gemeten aan het aantal schippers het onvoldoende de snelle neergang van het aantal zeevarenden rond 1710 verklaart. Opnieuw gaat het volgens Boon om een langetermijnverandering die al in de 17e eeuw gaande was. De veranderde arbeidscyclus en het verdwijnen van werkkrachten uit de agrarische sector zorgden er volgens Boon juist voor dat tussen 1675 en 1680 het aantal zeevarenden toe- in plaats van afnam. Alhoewel de bevolkingsdaling en verdwijnende volledige arbeidscyclus van invloed op elkaar waren, waren de gevolgen ervan pas in de loop van de 18e eeuw definitief

---

[155] Lesger, *Hoorn als stedelijk knooppunt*, 88-89.
[156] Lesger, *Hoorn als stedelijk knooppunt*, 171.
[157] Van Zanden, 'Op zoek naar 'the missing link'', 384. Ook De Vries heeft op dit fenomeen gewezen. De Vries, *De economische achteruitgang*, 107.
[158] Lesger, *Hoorn als stedelijk knooppunt*, 171; De Vries en Van der Woude wijzen ook op deze veranderingen. Door andere arbeidsmogelijkheden, waaronder de droogmakerijen en inpoldering in de eerste helft van de 17e eeuw, veranderde het arbeidsproces. Kleine boeren verdwenen en landarbeiders en boerenknechten kwamen daarvoor in de plaats. De Vries en Van der Woude, *Nederland 1500-1815*, 730.
[159] Lesger, *Hoorn als stedelijk knooppunt*, 170-171.
[160] J.L. van Zanden, 'De prijs van de vooruitgang? Economische modernisering en sociale polarisatie op het Nederlandse platteland na 1500', *Economisch- en sociaal-historisch jaarboek* 51 (1988) 80-92, aldaar 82; Van Zanden, 'De Friese economie', 9-11; Van Zanden, 'Op zoek naar de 'missing link'', 373, 382-384.

zichtbaar. Net als de bevolkingsdaling zijn het verdwijnen van de volledige arbeidscyclus en de loonverschillen volgens Boon geen afdoende verklaring voor de neergang in de zeevaart van het noorden van Holland.[161] Om de instabiliteit op korte termijn te kunnen verklaren wijst Boon daarom op de daling van de investeringsbereidheid.

Het maritieme transport vanuit Holland werd aan het einde van de 17e en het begin van de 18e eeuw geraakt door oorlogen en daarmee gepaard gaande kaapvaart, waaronder de Negenjarige Oorlog (1688-1697), de Spaanse Successieoorlog (1702-1713) en in mindere mate de Grote Noordse Oorlog (1700-1721). Vooral de twee eerst genoemde oorlogen hadden een negatieve uitwerking op het maritiem transport van schippers uit het noorden van Holland. In deze beide oorlogen deed Frankrijk zijn best om de scheepvaart van de Republiek zoveel mogelijk schade toe te brengen. Vooral de Noordzee was het werkgebied van kapers en zij vormden een gevaar voor de Nederlandse haringvisserij, walvisvaart en handelsvaart op Noorwegen, de Oostzee, Portugal en Archangel. Boon betoogt dat een gekaapt schip bijna altijd een grote schadepost voor de rederij betekende. Als voorbeeld noemt Boon de kooplie-denstand van Hoorn, waar zowel de reders als de bevrachters schade leden toen het aantal schadegevallen door de oorlogen boven het normale niveau steeg en assurantie van schip en lading niet langer rendabel was. Kooplieden raakten in financiële problemen en velen gingen failliet. Dit had grote invloed op de investeringsbereidheid. Het investeren in scheepsparten werd zeer risicovol, en de bereidheid om nieuwe koopvaardijschepen te bouwen nam af.[162] Dit voorbeeld is mogelijk exemplarisch voor de neergang van maritiem transport in Holland. Ook de walvisvaart van het noorden van Holland kende aan het einde van de 17e en het begin van de 18e eeuw eenzelfde daling in de investeringsbereidheid.[163] Waar Lesger de daling in de investeringszin ziet als gevolg van een aangetaste concurrentiepositie vanwege de verdwij-nende arbeidscyclus, ziet Boon de oorzaak juist in oorlogen en kapingen. Ondanks dat er mogelijk kapitaal aanwezig was, werd er niet geïnvesteerd door kapitaalbezitters en koopli-eden.[164]

De literatuur suggereert ten eerste een gebrek aan zeelui in Holland, en ten tweede een gebrek aan investeringszin in Holland. Het lijkt er op dat de neergang van de scheepvaart in het noorden van Holland leidde tot de toename van het aantal schippers uit Friesland. Door de daling in het aantal zeelieden en schippers in Holland ontstond namelijk ruimte op de tran-sportmarkt voor andere partijen. Kooplieden en reders in Holland moesten ergens anders schippers vinden, die vervolgens met name uit Friesland kwamen. Mogelijk speelde mee dat in Friesland, in tegenstelling tot Holland, de bevolkingsdaling van de 17e eeuw na 1650 stabiliseerde, wat het aanbod van zeelieden en schippers ten goede zal zijn gekomen. Waar in Holland de investeringsbereidheid door de oorlogen verdween, is het mijns inziens goed mogelijk dat reders in Friesland bereid waren of bleven om in de koopvaardij te investeren, alhoewel ze dezelfde gevaren liepen van oorlog en kaapvaart. Onderzoek van Wegener Sleeswijk lijkt deze hypothese te ondersteunen.[165] Wellicht hadden schippers uit Friesland alternatieven voor maritiem transport, of konden zij de kaapvaart door kustvaart deels ontwijken. Immers, de Franse kaapvaart vond vooral plaats vanuit Franse havens en was gericht op de internationale scheepvaartroutes langs Frankrijk.[166] Desondanks merkt Boon op dat kapingen ook in Friesland een negatieve invloed op de scheepvaart moeten hebben gehad,

[161] Boon, *Bouwers van de zee*, 190-192.
[162] Boon, *Bouwers van de zee*, 197-203.
[163] Boon, *Bouwers van de zee*, 203; Van der Woude, *Het Noorderkwartier*, 448.
[164] Lesger wijst er in noot 88 wel op dat de handelsvloot sterk te lijden had onder oorlogsgeweld en kaperijen, maar stelt dat er geen aanwijzingen zijn dat er gebrek aan kapitaal was. Lesger, *Hoorn als stedelijk knooppunt*, 171; Boon, *Bouwers van de zee*, 195-204.
[165] Wegener Sleeswijk, 'Rendement', 66-80, 82-89; Wegener Sleeswijk, 'Omvang en financiering', 42-61.
[166] Van Royen, *Zeevarenden*, 60-61; Boon, *Bouwers van de zee*, 197-209.

gezien het vrijwel gelijktijdig tot stand komen van onderlinge verzekeringsinstellingen in zowel Holland als Friesland.[167]

Ondanks onduidelijkheid over de oorzaak-gevolg verhoudingen van de verschillende ontwikkelingen in Holland is duidelijk dat door de daling van het transportaanbod in Holland ruimte ontstond op de transportmarkt. Hierop volgde de opkomst van de scheepvaart van Friesland. Dat er een verband is tussen de neergang op het platteland van Holland en de opkomst van de scheepvaart van Friesland lijkt plausibel. De neergang van het transportaanbod in Holland kwam voort uit veranderingen in de landbouw waardoor het aantal arbeidskrachten afnam, en uit een daling in de investeringszin bij reders door schade als gevolg van oorlogen en kaping. Echter, in bovenstaande verklaring staan de ontwikkelingen in Holland centraal en de daling van het transportaanbod in Holland is op zichzelf geen eenduidige verklaring voor het ontstaan van schippersgemeenschappen in Friesland en de ontwikkeling ervan. Om dit te verklaren moeten meerdere factoren worden bekeken, zoals de investeringsbereidheid in de scheepvaart in Friesland en omstandigheden waaronder in Friesland schippersgemeenschappen ontstonden.

1.3.2 Kleine schepen

De grote vloot kleine Friese schepen wordt als reden gezien waarom schippers uit Friesland een groter aandeel in het maritiem transport van de Republiek kregen.[168] Volgens verschillende auteurs voeren schippers uit Friesland met kleinere schepen dan schippers uit Holland.[169] Zo blijkt volgens De Buck en Lindblad uit de Galjootsgeldregisters dat schippers uit Friesland kleine schepen gebruikten. Ook benadrukken zij dat in de 18e eeuw juist kleine schepen voor verschillende Oostzeehavens zoals op Koningsbergen en Stettin geschikt waren.[170] Ook Israël wijst op het toenemend gebruik van kleine schepen in het graan- en houtvervoer van de Republiek in het midden van de 18e eeuw.[171]

Boon stelt dat de toenemende buitenlandse concurrentie de internationale transportmarkt krapper maakte, waardoor het exploiteren van grote schepen zoals fluiten minder rendabel werd.[172] Ondanks dat fluiten een relatief kleine bemanning nodig hadden, pasten kleinere schepen met een nog kleinere bemanning waarschijnlijk beter bij de vraag naar transport. Kleine scheepstypen werden in de loop van de 18e eeuw steeds vaker ingezet, onder meer in de Oostzeevaart. Kleine schepen konden met een kleinere bemanning toe, wat de loonkosten en dus de vrachtprijs lager maakte. Daarnaast waren kleine schepen sneller in- en uitgeladen en het risico om slechts gedeeltelijk beladen uit te zeilen was kleiner.[173] Ten opzichte van grote schepen waren volgens Lesger de financiële risico's bij investering in

---

[167] Boon, *Bouwers van de zee*, 76.
[168] Faber, *Drie eeuwen Friesland*, 285; J.V.Th. Knoppers, *Dutch trade with Russia from the time of Peter I to Alexander I: a quantitive study in eighteenth-century shipping* (Montreal 1976) 287-290; Lesger, *Hoorn als stedelijk knooppunt*, 171-172.
[169] Boon, *Bouwers van de zee*, 61, 192-193; Bruijn, 'Scheepvaart in de Noordelijke Nederlanden 1650-1800', 209; Snapper, 'Veranderingen in de Nederlandse scheepvaart', 131-132; Van der Woude, *Het Noorderkwartier*, 379, 384; Knoppers, 'De vaart in Europa', 227; Lindblad en De Buck, 'Shipmasters', 133-152; De Vries, *De economische achteruitgang*, 37; Faber, *Drie eeuwen Friesland*, 284-285, 289; Van Royen, *Zeevarenden*, 185.
[170] Lindblad en De Buck, 'Shipmasters', 150-151.
[171] Israel stelt dat de schijnbare veerkracht van het graan- en houtvervoer vanuit de Oostzee in het midden van de 18e eeuw het gevolg was van de toename van het aantal vanuit Friesland en de Waddeneilanden opererende kleine schepen, die voor dit vervoer werden gebruikt. Israel, *The Dutch Republic*, 1000. Juist van de volumineuze houthandel op vooral Russische havens als Narva is echter bekend dat hiervoor veelal grote schepen gebruikt werden, omdat kleinere schepen ongeschikt waren. Vgl.: Boon, *Bouwers van de zee*, 193.
[172] Boon, *Bouwers van de zee*, 192.
[173] Boon, *Bouwers van de zee*, 192.

kleine schepen kleiner, bijvoorbeeld omdat de bouw ervan minder kapitaalintensief was.[174] Bovendien hadden kleine schepen een beperkte diepgang, waardoor ze ondiepe havens konden bereiken en meer bestemmingen aan konden doen. Verzanding van havens, zoals in Holland en de Oostzee, was voor kleine schepen een minder groot probleem.[175]

Knoppers en Snapper verklaren de daling van het gemiddelde laadvermogen van Nederlandse schepen tussen 1709 en 1740, en in het bijzonder van schepen die uit de Oostzee op Amsterdam voeren, doordat steeds meer kleine schepen uit Friesland hierin actief werden. Volgens Knoppers en Snapper werd de kleine Friese kof in de tweede helft van de 17e en eerste helft van de 18e eeuw steeds vaker in de kust- en Oostzeevaart ingezet. De vraag naar extra schepen voor maritiem transport werd volgens hen opgevangen door inzet van kleinere schepen, ofwel door de inzet van schippers uit Friesland.[176] Boon beaamt dat de kleinere scheepstypen in Friesland waarschijnlijk concurrerend waren ten opzichte van schepen in Holland. Echter, hij trekt de periodisering ervan in twijfel en plaatst dit in de 18e eeuw in plaats van aan het einde van de 17e en begin van de 18e eeuw. Aan het begin van de 18e eeuw bestond volgens Boon de vloot van Friesland voor 59% uit fluiten en 30% uit de kleinere galjoten. Voor de vloot van West-Friesland waren de percentages 67% en 17%. Bovendien werden volgens Boon kleine schepen zoals koffen van minder dan 50 last vooral na 1750 ingezet in de Oostzeevaart. Ook in Holland bestond kennis over de bouw van kleine schepen, maar hierin werd volgens Boon niet geïnvesteerd door de gedaalde investeringsbereidheid als gevolg van oorlogen en kapingen.[177] Grote schepen bleven daarnaast in gebruik voor de houtvaart en andere volumineus transport, en waren volgens Boon in Friesland vooral te vinden in Hindeloopen en Harlingen.[178] Toch is de consensus in de literatuur dat de ontwikkeling van de zeevaart door schippers uit Friesland samenhing met hun gebruik van kleine schepen.

Het is waarschijnlijk dat schippers uit Friesland vaker op kleine schepen voeren en dat hier in de loop van de 18e eeuw binnen de Republiek een toegenomen vraag naar bestond. Echter, dit ging niet op voor Hindeloopen en slechts ten dele voor Harlingen, waar veel grote schepen voor de houtvaart werden ingezet. In de historiografie bestaat ook geen consensus over wanneer schippers uit Friesland vooral met kleine schepen voeren. Dit argument biedt daarnaast geen uitleg waarom de Oostzeevaart steeds meer schippers in het binnenland van Friesland aantrok die eerder nog niet in het Oostzeegebied actief waren. Ook dit argument biedt geen verklaring voor het ontstaan en de ontwikkeling van schippersgemeenschappen in Friesland, en waarom het moment verschilde waarop diverse schippersgemeenschappen tot ontwikkeling kwamen en internationaal transport verzorgden.

1.3.3 Lagere kosten

Uit de historiografie blijkt dat schippers uit Friesland transport verzorgden tegen lagere transportkosten en vrachtprijzen dan schippers uit Holland.[179] Dit had zowel te maken met lagere loonkosten, als met het goedkoper kunnen exploiteren van schepen in Friesland. Boon noemt het concurrerende loonpeil van onder meer schippers uit Friesland als negatieve

---

[174] Lesger, *Hoorn als stedelijk knooppunt*, 171-172.
[175] Boon, *Bouwers van de zee*, 193-194; Lindblad en De Buck, 'Shipmasters', 150-152.
[176] Na 1740 werden Friese koffen juist groter gebouwd, maar de inzet van kleinere schepen zou gepast hebben bij de vraag naar transport vanuit de Republiek in de eerste helft van de 18e eeuw. J.V.Th. Knoppers en F. Snapper, 'De Nederlandse scheepvaart op de Oostzee vanaf het einde van de 17e eeuw tot het begin van de 19e eeuw', *Economisch en sociaal-historisch jaarboek* 41 (1978) 115-153, aldaar 125-127.
[177] Boon, *Bouwers van de zee*, 192-207.
[178] Boon, *Bouwers van de zee*, 193.
[179] Lesger, *Hoorn als stedelijk knooppunt*, 170-171; Boon, *Bouwers van de zee*, 191-192; Van der Woude, *Het Noorderkwartier*, 363-367, 384, 397.

invloed op de positie van zeelieden uit West-Friesland.[180] Ook Van der Woude geeft aan dat schippers uit Friesland door hun lagere transportkosten concurreerden met schippers uit het Noorderkwartier.[181] De belangrijkste functies aan boord werden volgens Van Royen ingevuld door Nederlandse zeelieden, vaak plaats- of streekgenoten van de schipper. De geografische samenhang van de bemanning van schippers uit Friesland was zeer hecht en vooral in de belangrijke beroepen werd gekozen voor zeelieden met eenzelfde geografische herkomst als de schippers.[182] Lesger stelt dat een belangrijk deel van de exploitatiekosten van schepen bestond uit de loonkosten. Zoals hiervoor besproken was het loon in Holland in de vroegmoderne tijd hoger dan in de rest van Europa. In verhouding tot Holland waren de loonkosten in Friesland lager.[183] De kosten voor het vaste kader aan boord bepaalden voor een groot deel de vrachtprijs die kon worden gevraagd.[184] Daarop hadden regionale loonverschillen veel invloed.[185] Door de lagere lonen waren schippers uit Friesland goedkoop ten opzichte van schippers in Holland.[186]

Schippers uit Friesland konden tegen lagere kosten transporteren, maar ook dit argument biedt op zichzelf geen verklaring voor het ontstaan van en de opkomst van schippersgemeenschappen en van Friesland als transportgewest.

1.3.4 Specialisatie op goederen of route

In de literatuur wordt genoemd dat schippers uit Friesland gespecialiseerd waren, wat mogelijk kan verklaren waarom zij steeds vaker in de scheepvaart van de Republiek werden ingezet. Onder specialisatie wordt verstaan dat schippers zich toeleggen op een bepaalde route of dienst, zoals houtvaart. Door specialisatie op het transport naar specifieke plaatsen en/of van specifieke goederen waren schippers uit Friesland wellicht beter geschikt voor de vraag naar transport vanuit de Republiek dan andere schippers.[187]

Uit de literatuur blijkt een zekere mate van specialisatie van zeeschippers in Friesland. Van der Woude stelt dat schippers uit Friesland een regionale specialisatie hadden, omdat ze een groot aandeel hadden in de vaart op de Oostzee en Noorwegen, en een kleiner aandeel in de vaart op Engeland en andere bestemmingen.[188] Volgens Faber kwam specialisatie voor bij schippers uit Harlingen en Hindeloopen. Veel schippers uit Harlingen waren gespecialiseerd in de vaart op Noorwegen en de Kleine Oost, soms zelfs op een specifieke bestemming zoals Hamburg.[189] Veel schippers uit Hindeloopen waren gespecialiseerd in houtvaart, die zij uitvoerden in opdracht van kooplieden uit Amsterdam en Holland. Zij gaven hun specialisatie in dit vervoer niet op toen de houthandel met Noorwegen in de tweede helft van de 17e eeuw afnam, maar werden actief in de Oostzeevaart en haalden vervolgens hout uit Narva. De specialisatie in houtvervoer maakte dat schippers uit Hindeloopen de kennis die ze op hadden gedaan op de route naar Noorwegen om konden zetten naar een alternatieve bestemming met

---

[180] Boon, *Bouwers van de zee*, 187.
[181] Van der Woude, *Het Noorderkwartier*, 363-367, 384.
[182] Van Royen, *Zeevarenden*, 94-95.
[183] Lesger, *Hoorn als stedelijk knooppunt*, 170.
[184] Lesger, *Hoorn als stedelijk knooppunt*, 170; Van Royen, *Zeevarenden*, 108.
[185] Lesger, *Hoorn als stedelijk knooppunt*, 170.
[186] Lesger, *Hoorn als stedelijk knooppunt*, 171.
[187] Dekker, 'Friese schippers', 233-236, 253-257; Faber, *Drie eeuwen Friesland*, 275-278; J.A. Faber, 'Harlingen's foreign trade and shipping in the years 1654 and 1655' in: W.G. Heeres e.a. ed., *From Dunkirk to Danzig. Shipping and trade in the North Sea and the Baltic, 1350-1850. Essays in honour of J.A. Faber on the occasion of his retirement as professor of economic and social history at the University of Amsterdam* (Hilversum 1988) 53-81; Van der Woude, *Het Noorderkwartier*, 385.
[188] Van der Woude, *Het Noorderkwartier,* 385.
[189] Faber baseert dit op het last- en veilgeld van Harlingen van 1654 en 1655. Faber, *Drie eeuwen Friesland*, 275-276; Faber, 'Harlingen's foreign trade', 70-76; Lindblad en De Buck, 'Shipmasters', 150-152.

houthandel.[190] Dekker stelt dat in 1731 in 84% van de gevallen dat schippers uit Hindeloopen vanuit de Oostzee in Amsterdam aankwamen, zij uit Narva afkomstig waren. Niet alleen Hindeloopen, maar ook nabijgelegen plaatsen in de omgeving specialiseerden zich in de houtvaart, die Dekker daarom de houthoek van Friesland noemt. Hij verklaart de activiteit van deze regio in de houtvaart vanuit het voor dit transport benodigde vakmanschap, aangezien houtvaart een zeer gespecialiseerde vorm van vervoer was. Het laden en stuwen van hout met behoud van zeewaardigheid van het schip was een ambacht dat door jarenlange praktijk van vader op zoon werd doorgegeven. Op deze manier werd deze kennis veiliggesteld voor toekomstige generaties, en beschermd tegen buitenstaanders.[191]

Lindblad en De Buck wijzen ook op de specialisatie van schippers uit Friesland in de houtvaart. Zij wijzen erop dat 60% van de tussen 1722 en 1780 vanuit Narva komende schippers die in Amsterdam in de GGR geregistreerd werden uit Friesland kwam. Daarvan kwam 86% uit Hindeloopen. Lindblad en De Buck stellen dat scheepsgrootte deze specialisatie verklaart, omdat voor bepaalde bestemmingen en producten een bepaalde scheepsgrootte nodig was. De grote schepen waar schippers uit Hindeloopen op voeren waren voor de houtvaart geschikt. Nadat de Russische keizerin Elisabeth in de periode 1756-1757 de houthandel restricties oplegde, nam de houtvaart op Narva af. Toch stapten schippers uit Hindeloopen, anders dan schippers uit andere plaatsen, nu minder snel over op nieuwe bestemmingen en bleven volgens Lindblad en De Buck langer op Narva actief. Waarschijnlijk had dit met het gebruikte scheepstype en diepgang te maken.[192] In de discussie over specialisatie wijst ook Van Royen op een verband tussen vaste bestemmingen en de gebruikte scheepsgrootte, aangezien kleine schepen, in tegenstelling tot grote schepen, kleine, minder diepe havens konden bereiken.[193]

Specialisatie blijkt uit de literatuur voornamelijk voor Hindeloopen en nabijgelegen plaatsen, en in mindere mate voor Harlingen. Deels kan de specialisatie van schippers uit Hindeloopen op de houtvaart de toename van de Oostzeevaart door schippers uit Friesland verklaren, omdat zij een overstap maakten van Noorwegen naar Narva in het Oostzeegebied. De Oostzeevaart van Harlingen nam echter af in de 18e eeuw. Daarmee biedt specialisatie als argument slechts een beperkte verklaring voor de toename van het maritiem transport van Friesland in de 18e eeuw. Het biedt tevens geen verklaring voor de opkomst van maritiem transport door nieuwe in het binnenland van Friesland gelegen schippersgemeenschappen.

1.3.5 Beroepscombinatie boer-schipper

De historiografie wijst als verklaring voor de ontwikkelingen in de scheepvaart van Friesland tussen 1650 en 1770 naar het daar voorkomen van boeren-zeelieden en boeren-schippers,

---

[190] De houtvaart van de Republiek op Noorwegen had in het midden van de 17e eeuw te lijden onder de scheepvaartwetten van Engeland en restricties op de houtuitvoer door Noorwegen. Faber, *Drie eeuwen Friesland*, 278; Lootsma, 'De zeevaart van Hindeloopen', 218-296; Leo H. Bouma, 'Ien en oar oer de Fryske houtfeart op Noarwegen' (Een en ander over de Friese houtvaart op Noorwegen), *It beaken* 34 (1972) 134-149, aldaar 134-149; Dekker, 'Friese schippers'; A.J. van der Aa, 'Hindeloopen'. vanderaa.tresoar.nl, 'Hindeloopen'. Laatst geraadpleegd 17 april 2017. Oorspronkelijk: Idem, *Aardrijkskundig woordenboek der Nederlanden* V (Gorinchem 1844) 604-614. Alle op Friesland betrekking hebbende lemma's uit A.J. van der Aa, *Aardrijkskundig woordenboek der Nederlanden* (13 delen; Gorinchem 1839-1851) zijn via voornoemde website digitaal toegankelijk; paragraaf 5.1.

[191] De houthoek bestond uit Hindeloopen, Stavoren, Molkwerum, Warns en Koudum. Dekker, 'Friese schippers', 233-236, 253-257.

[192] Lindblad en De Buck, 'Shipmasters', 140-143, 150-152.

[193] Anders dan op basis van type en grootte van het schip bestond er volgens Van Royen geen specialisatie. Van Royen, *Zeevarenden*, 189.

vergelijkbaar met de situatie in Holland.[194] De boer-zeeman was in het bezit van een klein boerenbedrijf en vulde zijn inkomsten aan met nevenactiviteiten, bijvoorbeeld in de scheepvaart. Volgens Boon werden ook in Friesland verschillende beroepen gecombineerd om de bestaanszekerheid te vergroten en kwamen scheepvaartactiviteiten voor als nevenberoep. Volgens Boon kwam in Friesland de combinatie boer-zeeman zowel in de middeleeuwen als in de vroegmoderne tijd voor.[195] Ook Lesger stelt dat de scheepvaart in Friesland in de 18e eeuw nog altijd als nevenberoep gold voor de landbouw, vergelijkbaar met de situatie van de boer-schipper in het noorden van Holland.[196] Nijboer stelt ook dat de scheepvaart een nevenberoep was van agrarische activiteiten, maar noemt dit specialisatie. Hij stelt dat de inwoners van het noorden van Holland zich hadden gespecialiseerd in het combineren van transport en kleinschalige melkveehouderij. Vervolgens stelt hij dat een vergelijkbare ontwikkeling in Friesland langs de Zuiderzeekust plaats moet hebben gevonden.[197] Het succes van zeevarende gemeenschappen aan de Zuiderzeekust van Friesland hing volgens Nijboer samen met de aanwezigheid van grasland waarop zij kleinschalige melkveehouderij bedreven. Volgens Nijboer verklaart de traditionele combinatie van activiteiten in de scheepvaart met landbouwactiviteiten dat de concentratie van scheepvaartactiviteiten buiten de grote stedelijke agglomeraties lag. De aanwezigheid van grasland en andere landbouwmogelijkheden waren volgens Nijboer een sleutelfactor in het succes van de maritieme schippersgemeenschappen.[198]

Van Zanden denkt dat de verandering in de herkomst van zeelieden in de Republiek, en de verschuiving daarin van west naar oost, het gevolg was van een terugkerend proces. Volgens Van Zanden verklaart het proces van specialisatie dat zich in de 17e eeuw op het platteland van Holland voltrok ook waarom vervolgens in Friesland tussen 1650 en 1750, en in Groningen na 1750, het reservoir van zeelieden van de Republiek te vinden was.[199] Ook daar waren volgens hem boer-schippers aanwezig die in de scheepvaart werden ingezet. Echter, doordat ook in deze gebieden specialisatie optrad en kleine boerenbedrijven verdwenen, verdwenen ook in Friesland en Groningen na ongeveer vier tot vijf generaties de goedkope zeelieden. Een ander gevolg van het proces was volgens Van Zanden dat er naast proletariërs een groep kapitaalkrachtige schippers, reders en handelaren ontstond wiens kapitaal na het verval van de vrachtvaart in andere sectoren en industrialisatie werd geïnvesteerd. Hiervan was volgens Van Zanden in de Zaanstreek sprake na de neergang van de vrachtvaart in Waterland, en in Groningen werd na de bloei van de vrachtvaart in industrie en vervening geïnvesteerd. In West-Friesland en Friesland werd gezien de agrarische bloeitijd in de 19e eeuw na het verval van de vrachtvaart het kapitaal waarschijnlijk in de landbouw geïnvesteerd, en in mindere mate in industriële activiteiten.[200] De opkomst en ondergang van

---

[194] Lesger, *Hoorn als stedelijk knooppunt*, 171; Van Zanden, 'De prijs van de vooruitgang?', 82;Van Zanden, 'De Friese economie', 10; Van Zanden, 'Op zoek naar de 'missing link'', 373, 382-384; Boon, *Bouwers van de zee*, 151, 154-155, 161.

[195] De combinatie zeeman-boer kwam in de middeleeuwen volgens Boon voor in Friesland, Noorwegen en Gotland. In de vroegmoderne tijd bestond de combinatie op het platteland van het noorden van Holland, de Waddeneilanden, Friesland en de Noord-Friese eilanden. Boon, *Bouwers van de zee*, 154-155, 161.

[196] Lesger, *Hoorn als stedelijk knooppunt*, 171.

[197] Harm Nijboer, 'Subordination or something else? Friesland and Amsterdam in the Dutch Golden Age', [1-13], aldaar [5-6]. www.soundtoll.nl, 'onderzoek', 'workshops en papers', 'workshops en papers, juni 2010', 'Subordination or something else? Friesland and Amsterdam in the Dutch Golden Age - Harm Nijboer (Amsterdam, The Netherlands)'. Laatst geraadpleegd 17 april 2017.

[198] Nijboer, 'Subordination or something else?', [5-7].

[199] Paragraaf 1.1.3; paragraaf 1.3.1; Van Zanden, 'De prijs van de vooruitgang?', 82; Van Zanden, 'De Friese economie', 10.

[200] In West-Friesland en Friesland werd niet of minder in industrialisatie geïnvesteerd, al blijkt volgens Van Zanden uit archiefgegevens van de familie Kingma uit Makkum dat zij wel investeerden in industriële

herkomstgebieden van zeelieden, namelijk achtereenvolgens Waterland, West-Friesland, Friesland en Groningen, moeten volgens Van Zanden aan de voornoemde processen van specialisatie worden toegeschreven. Van Zanden stelt dus dat ook in Friesland beroepscombinaties tussen het boerenbedrijf en de scheepvaart bestonden.[201]

Anders dan Van Zanden en Boon stelt Faber juist, op basis van de quotisatiekohieren uit het midden van de 18e eeuw en andere administratieve bronnen uit de vroegmoderne tijd, dat in Friesland de combinatie boer-schipper praktisch niet voorkwam. In die enkele gevallen dat de combinatie voorkwam in de quotisatiekohieren van 1749 werd het boerenbedrijf 's zomers geleid door de vrouw van de schipper, zijn kinderen of andere verwanten, of de schipper verpachtte het land als geldbelegging.[202] Ook Bruijn wijst op het voorkomen van combinaties van beroepen, bijvoorbeeld op de Waddeneilanden en in de stad Hindeloopen, maar geeft aan dat dit geen algemeen gebruik was. Zo stelt Bruijn dat in Hindeloopen onder de gealimenteerden veel zeevarenden waren. Kennelijk konden zij niet in hun levensonderhoud voorzien, wat niet duidt op andere inkomsten uit een gecombineerd nevenberoep. Schippers behoorden bovendien, anders dan de zeelieden, volgens Bruijn vaak tot de hogere sociale lagen van de gemeenschap. Dit duidt op hogere inkomsten, wat ook de combinatie boer-schipper tegenspreekt.[203]

Voor Friesland komt niet eenduidig naar voren dat de combinatie boer-zeeman of boer-schipper veelvuldig voorkwam op het moment dat schippers uit Friesland van toenemend belang werden voor de scheepvaart van de Republiek. Het is daarom niet waarschijnlijk dat het voorkomen van de beroepscombinatie boer-schipper een verklaring is voor de ontwikkeling van de scheepvaart van Friesland in de 17e en 18e eeuw.

1.3.6 Samenhang tussen landbouw en scheepvaart

Anders dan in de voorgaande paragraaf is juist specialisatie het uitgangspunt voor het argument van grote samenhang tussen landbouw en scheepvaart. Een andere mogelijke verklaring voor de ontwikkeling van de scheepvaart van Friesland is dat deze gestimuleerd werd door de samenhang tussen de landbouw en de scheepvaart als gevolg van arbeidsdeling, ofwel arbeidsspecialisatie. Verschillende auteurs noemen deze samenhang.[204]

In de vroegmoderne tijd waren landbouw en scheepvaart belangrijk voor de Friese economie. Faber wees op de samenhang tussen veranderingen in de landbouw en de ontwikkeling van andere sectoren. In de vroegmoderne tijd nam de productie van de landbouw toe, maar deze werd ook minder arbeidsintensief. Hierdoor veranderden de verhoudingen op het platteland van Friesland en werd een steeds kleiner deel van de bevolking werkzaam in de landbouw. Andere sectoren dan de landbouw vingen de bevolkingstoename op die vanaf het begin van de 16e eeuw plaatsvond. Faber geeft hiervan het voorbeeld van boerenzonen die naar stedelijk gebied trokken om daar een bestaan te vinden in ambacht, handel, turfgraverij

---

activiteiten. Van Zanden, 'De Friese economie', 9-11; Van Zanden, 'De prijs van de vooruitgang?' 82; Van Zanden, 'Op zoek naar de 'missing link'', 373, 382-384.

[201] Van Zanden, 'De Friese economie', 9-10.

[202] Faber gebruikte de quotisatiekohieren van 1749, welke uitgebreid in paragraaf 3.2 worden besproken. Dit was een belasting waarvoor per huishouden een heffing betaald moest worden. Hiertoe werd de naam en het beroep van het hoofd van het huishouden genoteerd. In deze bron komen combinaties van beroepen in de scheepvaart en het boerenbedrijf slechts zeer zelden voor. Ook in andere administratieve bronnen komt volgens Faber de combinatie tussen boer en schipper niet voor. Faber, *Drie eeuwen Friesland*, 113-114.

[203] Gealimenteerden waren mensen die bedeeld werden en armenzorg ontvingen van de diaconie. Bruijn, 'Scheepvaart in de Noordelijke Nederlanden 1650-1800', 214.

[204] De Vries, 'De economische ontwikkeling van Friesland', 154; Nijboer, 'Subordination or something else?'; Faber, *Drie eeuwen Friesland*, 124-223, 269-294; Jan de Vries, *The Dutch rural economy in the Golden Age, 1500-1700* (Londen 1974) 7-21, 102; J.J. Spahr van der Hoek, *Samenleven in Friesland. Drie perioden uit de sociale geschiedenis van boeren, burgers en buitenlui* (Drachten 1969) 259.

en scheepvaart. Op het platteland van Friesland nam het aantal mensen dat in deze sectoren werkzaam was, toe. Er ontstond differentiatie in het economische leven van Friesland, wat volgens Faber een resultaat was van de bevolkingsgroei en de economische ontsluiting door intensivering van handel en transport. Een deel van de bevolking richtte zich steeds meer op de landbouw, terwijl een ander deel van de bevolking zich juist specialiseerde in andere sectoren. Hierdoor had Friesland in het midden van de 18e eeuw een verzorgingspatroon van een hoog niveau. Verzorgende functies waren aanwezig in de eigen woonplaats of in de regio en voorzagen in verschillende behoeften. Faber stelt dat het aantal beroepscombinaties in de quotisatiekohieren van 1749 relatief laag is, en vindt dit een teken waaruit vergaande beroeps-specialisatie blijkt. Volgens Faber maakten de ontwikkelingen in de landbouw het mogelijk dat andere beroepen tot ontwikkeling kwamen, bijvoorbeeld in de scheepvaart, wat leidde tot een hoge mate van beroepsspecialisatie in Friesland.[205] Ook De Vries en Van der Woude wijzen op de sterke bedrijfsontmenging en regionale specialisatie in Friesland in de vroeg-moderne tijd.[206]

De Vries heeft dit proces gevat in het *specialisatie-model*.[207] Dit model gaat uit van de mogelijkheid die boeren hadden om de productie voor de markt te vergroten, wat volgens hem in de vroegmoderne tijd in de kustgebieden van Holland, Zeeland, Groningen en Friesland het geval was. Ook in Friesland werd productiviteitsstijging bereikt door het toepassen van nieuwe technieken, zoals waterbeheer, gebruik van meststoffen en het afwisselen van de verbouwde gewassen. Het aantal bedrijven nam slechts in geringe mate toe, wat erop duidt dat de productiviteitsstijging gepaard ging met een sterk toegenomen efficiëntie. Op het platte-land was, in combinatie met de bevolkingsgroei, geen plaats voor het arbeidsoverschot. Hierdoor ontstonden niet-agrarische plaatsen, waar meestal minder strenge regels, zoals vestigingsregels, golden dan in steden. Wel hadden deze plaatsen meer rechten dan dorpen, zoals het waagrecht, en het recht om producten te verwerken met een molen, en het recht om producten te verhandelen. Deze rechten beschermden de handel, evenals ambachten. Hierdoor konden volgens De Vries deze zogenaamde *vlekken* uitgroeien tot dorpen met stedelijke functies. Vlekken ontwikkelden zich in de 16e en 17e eeuw, en veel plaatsen in Friesland die bij de scheepvaart en met name de Oostzeevaart betrokken waren, waren vlekken.[208] Dat veel boerenzonen in Friesland werkzaam werden in handel en commercie aan het einde van de 16e en in de 17e eeuw geeft ook aan dat in Friesland specialisatie bestond.[209] Volgens De Vries maakten de hierboven genoemde ontwikkelingen in de landbouw de totstandkoming van andere beroepen in Friesland mogelijk. Dit verklaart de economische ontwikkeling van Friesland in de vroegmoderne tijd. [210] Door specialisatie ontwikkelde zich de handel en transport in Friesland, en daardoor was dit gewest een belangrijk gebied in de Republiek in de vroegmoderne tijd. Er was veel verkeer tussen Holland en Friesland over de Zuiderzee. De havens aan de Friese kusten waren onderdeel van het regionale en sterk op Amsterdam georiënteerde verkeerssysteem. Door de ontwikkeling van beurtveren kwamen de inlandse Friese steden en dorpen in directe verbinding met de andere gewesten te staan. Hierdoor kwam een aantal vlekken tot bloei als centrum van dienstverlening ten behoeve van een groeiende stroom binnenlands goederenverkeer. De Vries impliceert dat vanuit het specialisa-tieproces ook de transportsector in Friesland tot stand kwam.[211] Nijboer ziet dezelfde verbin-dingen en ontwikkelingen van Friesland en past daarmee in de argumentatielijn van De Vries.

---

[205] Faber, *Drie eeuwen Friesland*, 124-125.
[206] De Vries en Van der Woude, *Nederland 1500-1815*, 246-247.
[207] De Vries, *The Dutch rural economy*, 7-21; Het specialisatie-model wordt nader besproken in paragraaf 2.1.
[208] De Vries, *The Dutch rural economy*, 7-21, 102; Zie ook hoofdstuk 5, waar blijkt dat deze niet agrarische dorpen ook ontstonden uit van oorsprong agrarische nederzettingen.
[209] Spahr van der Hoek, *Samenleven in Friesland*, 259.
[210] De Vries, 'De economische ontwikkeling van Friesland', 148-157.
[211] De Vries, 'De economische ontwikkeling van Friesland', 154.

Specifiek noemt Nijboer de vruchtbare grond in de kustgebieden van Friesland, waardoor boeren in Friesland zich konden toeleggen op verbeterde productiemethoden en het produceren van winstgevende goederen voor de markt. Daardoor nam de productiviteit van de landbouw in deze gebieden in de 16e en 17e eeuw met ongeveer 250% toe. Zowel vanwege de vruchtbare grond als vanwege de verbinding met afzetgebieden noemt Nijboer de positie van plaatsen in Friesland langs de Zuiderzeekust zelfs een lokaal voordeel.[212]

In Friesland hadden landbouw en scheepvaart grote invloed op elkaar. Het ontstaan van schippersgemeenschappen en arbeidsspecialisatie wordt in de literatuur vaak als een vanzelfsprekend gevolg van specialisatie in de landbouw gepresenteerd. Alhoewel het voorkomen van de sectoren landbouw en transport, en hun wederzijdse beïnvloeding, een belangrijke factor is, is dit slechts ten dele een verklaring voor de ontwikkeling van schippersgemeenschappen. Uit de historiografie blijkt dat er al veel onderzoek is gedaan naar ontwikkelingen in de landbouw en de scheepvaart in Friesland. Het betoog van De Vries is duidelijk, maar geeft een algemene verklaring voor de ontwikkeling van transportdiensten. Ook andere auteurs komen met algemeen toepasbare betogen, maar verklaren niet het verschil in ontwikkeling tussen de afzonderlijke transportgemeenschappen. Veel plaatsen ontwikkelden een schippersgemeenschap, maar veel plaatsen ook niet. Hoe het ontwikkelproces van schippersgemeenschappen in Friesland er in de praktijk uitzag, en waarom er verschillen bestonden tussen plaatsen, wordt niet concreet uitgewerkt. Welke samenhang er was tussen de plaatselijke en regionale factoren en de opkomst van de scheepvaart is nog niet diepgaand onderzocht als verklaring voor het toenemende aandeel dat schippers uit Friesland hadden in de scheepvaart van de Republiek. Het is daarom belangrijk dieper op deze materie in te gaan. Hieraan wil ik bijdragen door een nadere analyse te geven van dit ontwikkelproces, aan de hand van casestudies en een bredere theoretische basis. De samenhang tussen scheepvaart en landbouw laat duidelijk zien dat de regionale ontwikkeling daarin een belangrijke factor is. De vraag is hoe het te verklaren valt in welke plaatsen maritieme schippersgemeenschappen ontstonden.

1.4 Deelconclusie

In de behandelde verklaringen ligt de nadruk vooral op de neergang van het transportaanbod in Holland en de toename van het aantal schippers uit Friesland. Wat daaraan vooraf ging, en waarom juist vanuit Friesland schippers actief konden worden, krijgt minder aandacht. Daarmee ontbreekt een eenduidige verklaring voor de verschillen in ontwikkeling van schippersgemeenschappen in verschillende plaatsen in Friesland.

Duidelijk is dat de afname van het transportaanbod in Holland zorgde voor ruimte op de transportmarkt, waar schippers uit Friesland van profiteerden. Zij waren aantrekkelijk doordat zij voor lage lonen veelal in kleine schepen voeren. Specialisatie van vervoer was voor Harlingen en Hindeloopen het geval, maar van andere plaatsen in Friesland is hierover weinig bekend. Specialisatie en lagere kosten verklaren slechts ten dele de toename van het aantal schippers uit Friesland op de transportmarkt van de Republiek. Het voorkomen van boeren-schippers in Friesland speelde geen rol in de toename van het transportaanbod. De specialisatie van de sectoren landbouw en transport en hun invloed op elkaar in algemene zin,

[212] Nijboer volgt hier zowel de redenering van De Vries als Van Zanden, waarbij hij zowel specialisatie in scheepvaart als de combinatie van het uitoefenen van klein boerenbedrijf met nevenarbeid in de scheepvaart noemt. Nijboer ondersteunt dus beide argumenten; zowel het voorkomen van de combinatie boer-schipper, als specialisatie in de landbouw met productie voor de markt. Daarnaast noemt hij het locatievoordeel van vruchtbare grond en toegang tot zee, waardoor landbouw en transport elkaar versterkten. Nijboer, 'Subordination or something else?', [2-3, 5-7].

evenals de invloed van regionale factoren, bieden belangrijke nog verder te onderzoeken verklaringen voor het ontstaan van schippersgemeenschappen in Friesland.

Schippersgemeenschappen ontstonden in Friesland in verschillende plaatsen op verschillende momenten. De verschuiving in herkomstplaatsen van schippers van het westen naar het oosten, zowel binnen de Republiek als binnen Friesland, is binnen de historiografie bekend. Afzonderlijk, maar ook gecombineerd, geven de verklaringen uit de historiografie geen eenduidige uitleg voor deze verschuiving en voor de verschillende ontwikkelingsprocessen en de periodisering ervan. Waarom en in welke plaatsen ontstonden schippersgemeenschappen? Waarom gebeurde dit in sommige plaatsen wel en in andere niet, en waarom in sommige plaatsen eerder dan elders? Wat waren de invloeden op het ontstaansproces en de ontwikkeling van schippersgemeenschappen? Duidelijk is dat het ontstaan van schippersgemeenschappen een complex proces was.

Voor het geheel aan bestaande verklaringen is het onduidelijk welk verband er tussen de verschillende argumenten bestaat, omdat een duidelijke samenhangende redenering ontbreekt. Het bestaande beeld in de historiografie is voor een groot deel gebaseerd op de Oostzeevaart. Daarbij zijn verklaringen gebaseerd op het aantal gemaakte Sontdoorvaarten in plaats van het aantal schippers. Ook wordt in de historiografie veelal voorbij gegaan aan een verklaring voor de diversiteit in ontwikkeling van schippersgemeenschappen. De verschillende verklaringen die in de historiografie naar voren worden gebracht hebben geen betrekking op de specifieke ontwikkeling in verschillende plaatsen. Daarmee biedt de huidige historiografie ruimte voor nadere analyse, welke tot een beter inzicht zal leiden in de dynamiek van de schippersgemeenschappen. In dit proefschrift wordt de vraag hoe, waar, en wanneer schippersgemeenschappen in Friesland tot stand kwamen, hoe ze zich ontwikkelden en welke factoren hierop van invloed waren beantwoord om daarmee tot een verklaring te komen voor het belangrijke aandeel dat schippers uit Friesland hadden in de transportfunctie van de Nederlandse handel.

De samenhang tussen scheepvaart en landbouw is een belangrijke factor die verder onderzoek behoeft. Transport ontstond doordat er vraag was naar vervoer van voor de markt geproduceerde goederen. Door de specialisatie in de landbouw werden meer producten voor de markt geproduceerd, zonder dat hiervoor meer mensen nodig waren. De door de bevolkingsgroei en specialisatie in de landbouw vrijgekomen arbeidskrachten konden werken in andere sectoren, waaronder de transportsector. Deze samenhang tussen landbouw en transport op regionaal en plaatselijk niveau rechtvaardigt onderzoek naar de regionale context waarbinnen schippersgemeenschappen zich ontwikkelden. Lokale factoren zijn een zeer belangrijke dimensie in de ontwikkeling van schippersgemeenschappen. Over deze ontwikkeling is meer te zeggen dan in de historiografie naar voren komt.

Nader onderzoek zal een ander en gedetailleerder beeld van het ontstaan en de ontwikkeling van schippersgemeenschappen in Friesland kunnen laten zien. Waarschijnlijk geeft dit meer inzicht in waarom schippers uit Friesland tussen 1650 en 1770 in toenemende mate zijn gaan deelnemen aan de markt voor maritiem transport in de Republiek. In dit proefschrift wordt naast ander bronnenmateriaal de STR Online gebruikt, waarmee het mogelijk is de ontwikkeling van het aantal schippers te reconstrueren over meerdere langere perioden. Gecombineerd met een ruimtelijke benadering, waarin de geografie van de onderzochte plaatsen fungeert als context voor de ontwikkeling van de daar ontstane schippersgemeenschappen, kan met de casestudies een gedifferentieerd beeld worden geschetst om tot een verklaring te komen voor het ontstaan en de ontwikkeling van schippersgemeenschappen in Friesland, waarmee het mogelijk is aanvullingen te doen op de huidige historiografie.

2. Theoretische noties

Tot op heden ligt in onderzoek naar de vroegmoderne zeevaart veelal de nadruk op handel waarbij gegevens over goederenstromen en doorvaartbewegingen worden gebruikt om uitspraken te doen over economische ontwikkelingen. Voor een goed begrip en een goede benadering van het bronnenmateriaal is het van belang te realiseren dat transport een steeds meer op zichzelf staande bedrijfstak werd, waarbij de schipper niet langer koopman én transporteur was. Waarom personen schipper werden en hoe transport in die plaats kon ontstaan is essentieel voor het verklaren van de ontwikkeling van (maritieme) schippersgemeenschappen. Binnen de bestaande theorieën hebben het transport en de opkomst en ontwikkeling van schippersgemeenschappen die het transport verzorgden weinig aandacht gekregen. De vermelding van schippers in de Sonttolregisters en ander bronnenmateriaal staat in directe relatie tot de activiteiten van schippers en de ontwikkeling van transport en schippersgemeenschappen. Deze gegevens zijn dan ook geschikt om activiteiten van schippers en de ontwikkeling van schippersgemeenschappen te verklaren.

Ook onderstaande theoretische modellen dragen bij aan de verklaring van het ontstaan en de ontwikkeling van schippersgemeenschappen. Specialisatie in de landbouw leidde tot arbeidsdifferentiatie, wat voor het ontstaan van transport de basis was. Het *specialisatie-model* van De Vries biedt een verklaring voor deze ontwikkeling van specialisatie en arbeidsdifferentiatie. Ook geeft het specialisatie-model een verklaring voor het ontstaan van dorpen met een stedelijke economische structuur, de zogenaamde vlekken, en hun brede functionaliteit voor de omgeving waarbinnen transport zich kon ontwikkelen. De Vries verklaart met het specialisatie-model indirect waar transport tot stand kwam en hoe het zich kon ontwikkelen (paragraaf 2.1).

Een andere belangrijke factor in de ontwikkeling van schippersgemeenschappen was de functionaliteit van een plaats ten opzichte van zijn omgeving en de verhouding tot andere plaatsen. Een voorbeeld is de invloed van Amsterdam op andere (haven)plaatsen in de Republiek en de onderlinge verhoudingen tussen plaatsen. In het *gateway-model* van Lesger staan de functies van (haven)plaatsen in relatie tot andere plaatsen en steden en tot hun voor- en achterland centraal. Dit gateway-model kan de latere ontwikkeling van plaatsen met schippersgemeenschappen in Friesland verklaren (paragraaf 2.2).

Scheltjens heeft zijn *evolutie-model* specifiek op schippersgemeenschappen toegespitst, welke hij plaatst in de geografische en economische context waarbinnen deze tot stand kwamen en zich ontwikkelden. Scheltjens incorporeert de theorieën van De Vries en Lesger in zijn eigen theoretische noties, waarin transport, schippers en schippersgemeenschappen en hun ontwikkeling, ofwel evolutie, centraal staan (paragraaf 2.3).[213]

De theoretische modellen van De Vries, Lesger en met name Scheltjens bieden het theoretische raamwerk voor dit onderzoek. Vanuit deze theoretische modellen en de methodologie van Scheltjens kom ik tot een casestudie-benadering om het ontstaan en de ontwikkeling van schippersgemeenschappen in Friesland te onderzoeken.

---

[213] De term 'evolutie-model' gebruik ik om de theoretische noties van Scheltjens aan te duiden. Dit is mijns inziens een passende term, aangezien Scheltjens in zijn theoretische overdenkingen en bewerking van bronnenmateriaal de evolutionaire benadering toepast en daarnaast de verschillende ontwikkelingsstadia, ofwel de evolutie, van schippersgemeenschappen beschrijft. Scheltjens spreekt zelf van een ruimtelijke benadering, en van een economisch-geografisch perspectief waarmee de opkomst, neergang en functionele ontwikkeling van gemeenschappen van maritieme transporteurs uitgelegd kunnen worden. Scheltjens, *Dutch deltas*, viii; Werner Scheltjens en Kurt Dopfer, 'Unified rule approach and the semantic enrichment of economic movement data' in: Tomaž Podobnikar en Marjan Čeh ed., *Universal ontology of geographic space. Semantic enrichment for spatial data* (Hershey 2012) 229-247, aldaar 229-247; paragraaf 2.3.

2.1 De Vries en het *specialisatie-model*

Jan de Vries heeft een theoretisch model ontwikkeld om veranderingen op het platteland in Nederlandse kustprovincies, zoals Holland, Friesland en Groningen, te duiden ten tijde van de economische expansie in de 16e en 17e eeuw.[214] Naast het *peasant model* komt De Vries met het *specialisatie-model*. Beide modellen gaan uit van een vereenvoudigd beeld van een zelfvoorzienende boerensamenleving waarin boeren hun arbeidstijd verdelen over landbouw en andere activiteiten. De veronderstelde balans wordt vervolgens verstoord door bevolkingsgroei en de introductie van beperkte mogelijkheden om handel te drijven. Hierop wordt in beide modellen anders gereageerd.[215] In het peasant model leidt de balansverstoring tot een daling van de landbouwproductiviteit. Bestaande percelen worden als gevolg van de bevolkingstoename in steeds kleinere eenheden verdeeld over de nakomelingen en het land wordt steeds intensiever bewerkt om voldoende voedsel voor de toenemende populatie te produceren. Daarnaast combineren boeren het werk in de landbouw met niet-agrarische activiteiten, waaronder het vervaardigen van gereedschap, weven en spinnen. In dit model richten boeren zich steeds meer op zelfvoorziening.[216] In het specialisatie-model kiezen boeren ervoor om de landbouwbedrijven en percelen intact te laten en niet over de nakomelingen te verdelen. De boeren richten zich niet op zelfvoorziening, maar specialiseren zich juist in de productie voor de markt. Hierdoor ontstaat arbeidsdeling. Door verbeterde technieken, specialisatie en verhoogde efficiëntie, gecombineerd met een vermindering van niet agrarische activiteiten die eerst nodig waren om zelfvoorzienend te zijn, krijgen de boeren hogere opbrengsten en produceren ze meer goederen voor de markt. In ruil daarvoor verkrijgen ze goederen en diensten die ze niet langer zelf produceren, maar waarin anderen zich gespecialiseerd hebben. Door ruil en handel besteden deze boeren minder of geen tijd aan zelfvoorzienende niet-agrarische activiteiten. De hierdoor vrijgekomen tijd kan aan landbouwactiviteiten worden besteed.[217] Volgens De Vries voltrok het bovengenoemde specialisatieproces zich in de vroegmoderne tijd in Friesland en de andere kustprovincies van de Nederlanden.[218]

Tijdens de middeleeuwen waren in Friesland veel agrarische nederzettingen op terpen ontstaan. De bewoners gebruikten het omliggende land voor landbouw en veeteelt voor de eigen consumptie. Door nieuwe bewerkingsmethoden en technieken nam de opbrengst sterk toe en ontstond specialisatie in de landbouw. Tegelijkertijd nam ook de bevolking toe. Dit zorgde voor een arbeidsoverschot. Deze mensen moesten in andere sectoren een bestaan opbouwen, waardoor arbeidsdeling oftewel beroepsdifferentiatie kon ontstaan. Niet langer gebonden aan het land hadden deze mensen de mogelijkheid te migreren en zich daar te vestigen waar werk of vraag naar diensten en producten was. Hierdoor ontstonden, naast dorpen en steden, veel plaatsen in Friesland die weliswaar geen muren en stadsrechten hadden, maar wel een stedelijk economisch karakter ontwikkelden met meer rechten dan gewone dorpen, zoals recht van waag en rechtspraak, en veelal een marktfunctie. Deze zogenaamde *vlekken* lagen wat betreft grootte tussen dorp en stad in. Vlekken vervulden een belangrijke rol in het specialisatieproces, omdat ze een groot deel van de toegenomen bevolking opnamen, die daar specifieke goederen en diensten leverde waar bijvoorbeeld de gespecialiseerde landbouwsector behoefte aan had. Voorbeelden hiervan zijn het aanleggen van wegen en kanalen, vervoersdiensten, verkoop en handel, en het vervaardigen van ijzerwaren en gereedschappen. Door arbeidsdeling konden deze specifieke goederen en diensten worden aangeboden, wat nodig was om ten volle te profiteren van het proces van

[214] De Vries, *The Dutch rural economy*, xiv, 4-17, 101-102, 119-120.
[215] De Vries, *The Dutch rural economy*, 4.
[216] De Vries, *The Dutch rural economy*, 4-5.
[217] De Vries, *The Dutch rural economy*, 7-10.
[218] De Vries, *The Dutch rural economy*, 7, 119-121. Zie ook: J.L. van Zanden, 'Een debat dat niet gevoerd werd. Over het karakter van het proces van premoderne economische groei', *NEHA bulletin* 8 (1994) 77-92, aldaar 83.

specialisatie. Daarnaast konden de voor de markt geproduceerde goederen in de vlekken worden verhandeld.[219]

Uit bovenstaande omschrijving van De Vries evenals uit de beschrijving van andere auteurs zoals Spahr van der Hoek, blijkt dat de ontwikkeling van veel plaatsen in Friesland past binnen het specialisatie-model. Zo kwam in de zuidwesthoek van Friesland steeds meer veeteelt voor, die in tegenstelling tot akkerbouw minder arbeidsintensief was. Deze boeren produceerden voor de markt, waardoor hun behoefte aan andere diensten en bereikbare weekmarkten toenam. In de late middeleeuwen ontwikkelden steden en vlekken in de zuidwesthoek van Friesland naast nijverheid en scheepvaart een functie als weekmarkt. Door de ontwikkeling van handel, transport en nijverheid konden deze steden en vlekken de voor weekmarkten vereiste voorzieningen bieden, zoals bruikbare land- en waterwegen, een waag, mogelijkheden tot overnachten en maatregelen die de veiligheid van handelaren en boeren konden garanderen.[220]

Over het specialisatie-model bestaat enige discussie, bijvoorbeeld over de juiste periodisering.[221] De Vries plaatst dit proces tussen 1580 en 1670, terwijl Van Zanden beargumenteert dat dit proces plaats had tussen 1500 en 1700.[222] Spahr van der Hoek dateert deze processen eerder, aangezien de totstandkoming van vlekken in Friesland juist in de late middeleeuwen en de 16e eeuw plaatsvond.[223]

Het specialisatie-model biedt inzicht in de functionaliteit van plaatsen en de invloed daarvan op de vraag naar transportdiensten. Het model geeft inzicht in de relatie tussen de ontwikkelingen op het platteland van Friesland en ontwikkelingen in handel en transport. Het biedt daarmee een verklaring voor het ontstaan en de opkomst van de transportsector en is daarmee geschikt om te verklaren waar schippers in Friesland vandaan kwamen. De Vries kijkt met zijn specialisatie-model echter vooral naar de brede ontwikkeling en het ontstaan van vlekken, waarbinnen de transportsector slechts één van de vormen van arbeidsdifferentiatie was. Het model op zich biedt daarmee geen verklaring voor de latere ontwikkelstadia van schippersgemeenschappen en de uiteenlopende ontwikkeling van schippersgemeenschappen in de verschillende plaatsen.

2.2 Lesger en het *gateway-model*

Plaatsen hebben volgens Lesger verschillende functies binnen het proces van productie en consumptie van goederen en diensten.[224] Een plaats had een regionaal verzorgende functie waarbij steden een rol speelden in het verbinden van de regio met de daarbuiten gelegen wereld. Daarbij oefende de in een plaats aanwezige nijverheid aantrekkingskracht op andere activiteiten uit, waardoor een intern groeiproces ontstond. Deze verschillende vormen van functionaliteit op plaatselijk niveau bepaalden de samenhang tussen plaatsen op regionaal, nationaal en internationaal niveau, al was deze functionaliteit niet in alle plaatsen even sterk ontwikkeld.[225]

---

[219] De term vlek of vlecke werd in de late middeleeuwen en vroegmoderne tijd ook al gebruikt om dit soort niet-agrarische economisch ontwikkelde dorpen te benoemen. De Vries, *The Dutch rural economy*, 8-10, 102; Spahr van der Hoek, *Samenleven in Friesland*, 59-60; Voor een omschrijving van een vlek, zie ook het lemma 'Vlek of marktplaats' in H.M.F. Landolt, *Militair woordenboek voor Nederlanders bewerkt* II, *M-Z* (Leiden 1862) 329.
[220] Spahr van der Hoek, *Samenleven in Friesland*, 12, 59-63; Weststrate, 'Free Frisia', 203-204; W.D. Voorthuysen, *Koopman Amsterdam. Beknopte economische geschiedenis van Amsterdam 1200-1795* (Amsterdam 2001) 10-14.
[221] Van Zanden, 'Een debat dat niet gevoerd werd', 82-85.
[222] Van Zanden, 'De prijs van de vooruitgang?', 82; Van Zanden, 'Op zoek naar de 'missing link'', 373, 382-384.
[223] Spahr van der Hoek, *Samenleven in Friesland*, 61, 138.
[224] Lesger, *Hoorn als stedelijk knooppunt*, 14.
[225] Lesger, *Hoorn als stedelijk knooppunt*, 13-16, 100-102, 182-190.

Om binnen een geografische regio tot een verklaring te komen voor veranderingen in functionaliteit van (haven)steden, zoals de Zuiderzee regio, combineert Lesger aspecten van verschillende locatietheorieën en ontwikkelmodellen voor steden- en havensystemen.[226] Lesger verwijst naar de locatietheorie die ingaat op waarom op welke geografische locatie zich economische activiteiten bevinden, waarbij binnen een gebied of een netwerk wordt gekeken naar de samenhang en structuren tussen steden en dorpen. De locatietheorie gaat ervan uit dat actoren uit eigen belang zullen kiezen voor een locatie waar ze hun winst kunnen maximaliseren. Daarnaast noemt Lesger ook het *centrum-periferie model*, dat het gebruik van landbouwgrond in relatie brengt tot de transportkosten en afstand tot de markt, en de *centrale plaats theorie*, die de spreiding van steden en dorpen vanuit hun onderlinge samenhang en de functie die ze in relatie tot hun omgeving en het netwerk hebben, verklaart. Hoe groter de plaats, hoe meer diensten ze biedt en des te groter het gebied dat wordt bediend.[227] Lesger noemt het *mercantile model* van Vance, dat voor Amerika laat zien hoe niet alleen haven-steden tot gateways voor het achterland uitgroeiden, maar dat ook stapelplaatsen in het binnenland een gateway functie ontwikkelen. Ook verwijst Lesger naar Hohenberg en Lees, die laten zien dat steden en dorpen verbonden knooppunten binnen het *netwerksysteem* zijn maar dat dit netwerk zeer uitgestrekt, flexibel en veranderlijk is. Het *dendritic market system* en *wholesaling system* van respectievelijk Johnson en Bonsack Kelley laten volgens Lesger zien dat in een dergelijk netwerk een dynamische hiërarchie bestond tussen de knooppunten van het systeem. In al deze modellen hebben de vaak hoge transportkosten een belangrijke invloed op de dynamiek en hiërarchie van een systeem.[228]

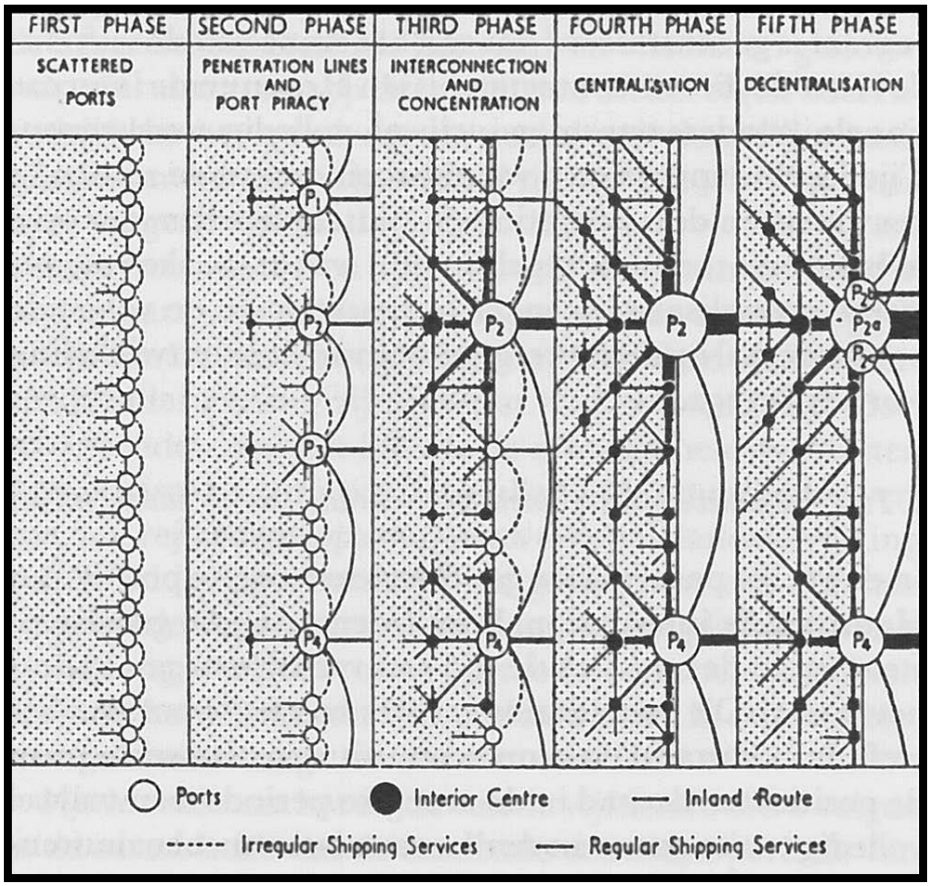
Alhoewel de hierboven genoemde modellen aanknopingspunten geven om de ontwikkeling van havens en steden in de vroegmoderne tijd in de Nederlanden te duiden, zijn ze volgens Lesger beperkt toepasbaar. De situatie in de Nederlanden was namelijk complexer en week sterk af van de in de modellen geschetste situatie. Door de vele vaarwegen in de Nederlanden was het achterland voor de centrale plaatsen grotendeels al vroeg bereikbaar. Daarnaast gaan de modellen uit van een zwak ontwikkelde infrastructuur en hoge transport-kosten, terwijl in de Nederlanden de infrastructuur ontwikkeld en de transportkosten daardoor laag waren. Er bestond in de Nederlanden, in tegenstelling tot de modellen, geen eenvoudige hiërarchie van gateways. Binnen het haven- of gatewaysysteem van de Nederlanden vervul-den verschillende havens verschillende functies, afhankelijk van de aangevoerde en gedistri-bueerde goederen en het achterland dat werd bediend. Ook bestond er geen vaststaand netwerk met vaststaande hiërarchie van havens, zoals de modellen suggereren.[229] Daarom stelt Lesger op basis van de genoemde modellen een ander model voor, namelijk het *gateway-model*, dat hij met het havensysteem van Rimmer combineert.[230]

Volgens Lesger is het gateway-model een uitgestrekt en zich voortdurend wijzigend netwerk van verbindingen en knooppunten. De locaties ofwel knooppunten van de gateways liggen vast, maar hun relatieve belang binnen het systeem is continu aan veranderingen onderhevig. Deze dynamiek hangt samen met de omvang en de waarde van de goederen die op een bepaald moment door dat knooppunt stromen. Hierdoor ontstaan tijdelijke hiërarchieën van gateways waarbij de mate van connectiviteit van de gateway, bijvoorbeeld met andere gateways, bepalend was. Daarnaast was het volume van vraag en aanbod in de vanuit de gateways ontsloten achterlanden en voorlanden van belang. Lesger stelt dat binnen een gatewaysysteem het gebruik van alternatieve verbindingen in de achterlanden van invloed

[226] Lesger, 'Amsterdam, Harlingen and Hoorn', 331-332; Lesger, *Handel in Amsterdam*, 14-20, 182-192, 247-249; Lesger, *Hoorn als stedelijk knooppunt*, 13-16, 93-96, 100-102, 178-188.
[227] Lesger, *Hoorn als stedelijk knooppunt*, 100-102.
[228] Lesger, *Handel in Amsterdam*, 182-183.
[229] Lesger, *Handel in Amsterdam*, 182-187.
[230] Lesger, *Handel in Amsterdam*, 190-193; Lesger, *Hoorn als stedelijk knooppunt*, 93-100.

was, omdat daardoor de goederenstromen door de verschillende gateways konden veranderen.[231] Aan dit gatewaysysteem verbindt Lesger het havensysteem van Rimmer, dat aanknopingspunten geeft om het verschil in de ontwikkeling van havensteden te verklaren. In essentie gaat het havensysteem van Rimmer (figuur 2.2.1) er volgens Lesger van uit dat door

Figuur 2.2.1: Rimmers model van selectieve groei in een geheel van havens



Bron: Lesger, *Handel in Amsterdam*, 190, naar: P.J Rimmer, 'The search for spatial regularities in the development of Australian seaports, 1861-1961/62' in: B.S. Hoyle ed., *Transport and development* (Londen 1973) 63-86.

ongelijke toegangsmogelijkheden tot het achterland een toenemende concentratie van havenactiviteiten in één of enkele havensteden plaatsvindt. Waar in de eerste fase een groot aantal kleine havens het transport voor hun beperkte achterland verzorgen, nemen in de tweede fase een aantal havens deze rol in toenemende mate van de naastgelegen havens over. Door verbeterde transportroutes ontwikkelen deze plaatsen een betere verbinding met het achterland, waardoor ze binnen het gehele systeem een grotere functionaliteit krijgen. In de derde fase wordt de verbinding met het achterland nog sterker waarbij het transport zich nog verder tot enkele grote havens concentreert. De overvleugelde havens verliezen hun positie ten gunste van de grotere havenplaats(en). In de vierde fase wordt de positie van de grootste haven nog verder versterkt en raakt ook de laatste zelfstandige haven met haar netwerk aan de grootste haven verbonden, al houdt het een intermediaire functie. In de vijfde fase zullen capaciteitsproblemen leiden tot het ontstaan van sterk gespecialiseerde nevenhavens en overslagpunten in de directe omgeving van de dominante haven.[232]

Hoewel er volgens Lesger verschil zit tussen de ontwikkeling in het model van Rimmer en de situatie in de Nederlanden, geeft het model wel inzicht in de onderlinge relaties binnen het Nederlandse havensysteem. Rond het midden van de 16e eeuw vertoonde de

[231] Lesger, *Handel in Amsterdam*, 188-190.
[232] Lesger, *Handel in Amsterdam*, 190-193; Lesger, *Hoorn als stedelijk knooppunt*, 93-100.

structuur van het Nederlandse havensysteem volgens Lesger grote overeenkomsten met het derde en vierde stadium van het model van Rimmer. Er bestond een sterke differentiatie tussen de verschillende gateways en de goederenstromen waren groot. Antwerpen vervulde de rol van centrale haven en Amsterdam en Dordrecht lijken op de grotere havens met een intermediaire functie. Deze intermediairs behielden een grote mate van zelfstandigheid. Voor bepaalde producten vielen zij binnen de invloedssfeer van Antwerpen, terwijl ze voor andere producten zelf bovenaan de hiërarchie stond. De zelfstandigheid van de intermediaire havens had in de Nederlanden volgens Lesger onder andere te maken met locatievoordelen van de Zuiderzeeregio, evenals met privileges en politieke besluiten. Anders dan in het model van Rimmer onderhielden de kleine havens in de Nederlanden nog wel zelfstandige contacten met de buitenwereld en met de belangrijke havens in het gebied.[233]

Het gateway-model verrijkt met het havensysteem van Rimmer kan volgens Lesger de ontwikkeling en de rol van havens binnen een systeem verklaren. Niet alleen de ontwikkelingen in het voor- en achterland waren van invloed op de functionaliteit van een haven. Ook de plaats die een haven in het voor- of achterland van andere havens had, was van belang. Zo had Amsterdam een belangrijke invloed op de havens in de Zuiderzeeregio, zeker toen deze stad zich in de 17e eeuw ontwikkelde tot de belangrijkste en dominante haven binnen het gateway-systeem van de Noordelijke Nederlanden.[234] De handel en scheepvaartactiviteiten van Amsterdam hadden een grote invloed op de omliggende regio en op de functionaliteit van andere havens. Sommige havens werden sterk afhankelijk van Amsterdam, terwijl andere havens als intermediair een zekere mate van zelfstandigheid hielden.[235] Dit is waarom Lesger aangeeft dat het belangrijk is om naast de relaties tussen een haven en zijn achterland ook te kijken naar de samenhang en relatie die de haven ten opzichte van andere havens binnen het havensysteem heeft.[236]

Het door Lesger voorgestelde gateway-model geeft, door te kijken naar de verhoudingen binnen een gateway- of havensysteem, belangrijke aanknopingspunten om de ontwikkeling van plaatsen en havens te verklaren. Het model laat zien dat verbindingen in een netwerk van steden en havens dynamisch zijn, waarbinnen centrale plaatsen aan invloed wonnen of verloren. Met dit model kan de belangrijke rol van onder andere Amsterdam, en de invloed die Amsterdam op andere plaatsen had, beter worden uitgelegd. Het gateway-model is daardoor ook bruikbaar om de ontwikkeling van plaatsen en havens, en indirect de ontwikkeling van hun schippersgemeenschappen, in Friesland te duiden.

Binnen het gateway-model zijn verbindingen tussen punten in het netwerk, als gevolg van de diversiteit van de vraag naar en het aanbod van goederen, continu aan veranderingen onderhevig. Punten in een netwerk van gateways zijn immers alleen met elkaar verbonden als er ook daadwerkelijk van *a* naar *b* wordt gevaren. Hiermee krijgen economische ontwikkelingen binnen het gateway-model een plaats. Het gateway-model kan binnen dit onderzoek worden gebruikt om de dynamiek van het havensysteem en de wederzijdse invloed van havens en plaatsen op elkaar te duiden. Het model is daarmee bruikbaar in de verklaring voor de latere ontwikkelingen van schippersgemeenschappen in Friesland onder invloed van de functionaliteit van de plaats waartoe deze behoorde.

Binnen het gatewaysysteem ligt de nadruk echter op algemene ontwikkelingen, en dan in het bijzonder van de handel en goederenstromen. Transport staat daarin slechts ten dienste van handel en is ondergeschikt aan goederenstromen. Omdat de ontwikkelingen in de transportsector slechts zijdelings aan bod komen, biedt het gateway-model een beperkte

[233] Lesger, *Handel in Amsterdam*, 191-192.
[234] Lesger, 'Amsterdam, Harlingen and Hoorn', 331-332.
[235] Lesger, 'Amsterdam, Harlingen and Hoorn', 335-353.
[236] Lesger, *Hoorn als stedelijk knooppunt*, 98-99.

verklaring voor de ontwikkeling van transport en de ontwikkeling van schippersgemeenschappen. Wel kan het gateway-model de onderbouwing bieden voor de invloed die havens op elkaar en op transport hadden.

2.3 Scheltjens en het *evolutie-model*

Scheltjens stelt voor om transport te beschouwen en te analyseren als activiteit op zich, en niet als onderdeel van handel. In tegenstelling tot de bestaande historiografie is het uitgangspunt van Scheltjens om bronnen over transport ook als zodanig te onderzoeken**.** Daarbij plaatst Scheltjens het ontstaan en de ontwikkeling van schippersgemeenschappen binnen de context van regionale economieën en internationale handel. Scheltjens heeft daarbij, net als De Vries, aandacht voor de regionale omstandigheden. Daarnaast is in het *evolutie-model*, net als in het gateway-model, aandacht voor de samenhang met andere plaatsen en regio's. Scheltjens stelt in zijn onderzoek schippers centraal, omdat zij de uitvoerders van het transport waren, en hun namen veelal in het bronnenmateriaal over transport terug te vinden zijn. Daarnaast stelt Scheltjens een methodologie voor om met behulp van doorvaartgegevens de samenstelling van, en veranderingen in, het handelen van schippers en schipperspopulaties in beeld te brengen. Hiermee kan aan de hand van het bronnenmateriaal de ontwikkeling van schippersgemeenschappen worden geduid.[237] Voor een goed begrip ten aanzien van de theorie en methodologie, en de toepasbaarheid ervan, worden hieronder de belangrijkste aspecten van Scheltjens' evolutie-model uiteengezet.

Volgens Scheltjens ontstonden maritieme schippersgemeenschappen vanuit de lokale vraag naar transport (stedelijke handel) en vanuit de regionale vraag naar transport (omgeving). Zo ontstond de behoefte aan transport in dorpen en steden vanuit de regionale economie of vanuit de positie die een plaats binnen bestaande handelsnetwerken had. Tussenvormen kwamen voor in plaatsen die zowel een regionale marktfunctie en overzeese handelsverbindingen hadden. Door de toenemende verbinding van handelshavens met overzeese markten kwamen schippers uit dorpen in contact met kooplieden en grotere handelsnetwerken, waardoor lokale schippers zich konden ontwikkelden tot maritieme schippers.[238]

Scheltjens onderscheidt drie fasen in de ontwikkeling van schippersgemeenschappen. De eerste fase vond plaats op regionaal niveau, waarbij schippers voor de regionale vraag naar vervoer vanuit de lokale productie van vis, zuivel of turf transportdiensten verzorgden. In steden lag hier de regionale distributiefunctie door productie van goederen aan ten grondslag. Aan de ontwikkeling van schippersgemeenschappen lag volgens Scheltjens een proces van arbeidsdeling in de lokale gemeenschap en de opkomst van internationale maritieme handel ten grondslag. Het surplus aan geproduceerde goederen werd door deze schippers naar een regionale markt vervoerd. Andersom werden goederen waaraan behoefte was door de schipper aangevoerd. De tweede fase vond plaats op nationaal niveau, waarbij schippers nationaal transport verzorgden. Producten uit de eigen regio of uit andere regio's, zoals turf en hout, werden vervoerd naar grotere marktplaatsen. Het vervoer van bouwmaterialen naar Amsterdam is hier een voorbeeld van. In toenemende mate werden lokale schippers actief op nationaal vaarwater zoals de Zuiderzee, de Schelde en de Eems. In deze tweede fase maakten schippers, die eerst actief waren op lokaal niveau, verbinding met grotere maritieme handelscentra zoals Amsterdam. Zij kwamen in contact met kooplieden met handelscontacten in het buitenland. In de derde internationale fase werden schippers volgens Scheltjens in toenemen-

[237] Scheltjens, *Dutch deltas*; Scheltjens, 'Het ontstaan', 293-364; Scheltjens, *De invloed van ruimtelijke verandering*; Scheltjens en Dopfer, 'Unified rule approach', 229-247. De door Scheltjens voorgestelde methodologie wordt behandeld in paragraaf 3.3 en bijlage 3.4.

[238] Scheltjens, *Dutch deltas*, 1-7, 30-31; Scheltjens, 'Het ontstaan', 307-308; Scheltjens en Veluwenkamp, 'Sound Toll Registers online', 4.

de mate actief op internationale handelsroutes, door de toegang tot nieuwe contactpersonen en informatie.[239]

Scheltjens stelt dat tussen de late middeleeuwen en de 19e eeuw in verschillende dorpen en steden in Nederland de bovengenoemde fasering plaatsvond, waarbij geleidelijk integratie ontstond tussen de vraag naar en het aanbod van transport in de verschillende estuaria van de Nederlanden (het Zuiderzee estuarium, het Lauwers-Dollard-Eems estuarium, en het Schelde-Maas-Rijn estuarium). Voor 1400 waren maritieme schippersgemeenschappen vermoedelijke ontstaan onder invloed van de vroege expansie van stedelijke industrie. Ze waren met name te vinden in oude steden in de Nederlanden, welke meestal stadsmuren, stadsrechten, een markt en een koopliedengilde hadden. In Friesland waren dat bijvoorbeeld Harlingen, Hindeloopen, Leeuwarden, Stavoren en Workum. In de 14e eeuw was vooral vrachtvaart binnen het eigen estuarium belangrijk, terwijl maritiem transport een beperkte reikwijdte had. De belangrijkste bestemmingen van transportdiensten lagen voor 1400 op de grens van kustvaart en maritiem transport. [240]

In de 15e eeuw vercommercialiseerde het transport in veel dorpen. Dit gebeurde volgens Scheltjens niet, zoals De Vries stelt, alleen in agrarische dorpen waar de economie gedreven werd door lokale productie van zuivel, maar ook in dorpen waar de economie gedreven werd door visvangst of turfdelving. Net als De Vries noemt Scheltjens dat arbeidsdeling en de opkomst van internationale maritieme handel een belangrijke invloed hadden. Geïsoleerde plattelandskustgebieden werden hierdoor in grotere regionale maatschappelijke en economische structuren opgenomen. Door de gunstige geografische ligging en de ontwikkeling van een koopliedenstand kwamen nieuwe centrale plaatsen tot ontwikkeling, zoals Edam. Scheltjens stelt dat de ontwikkeling van deze centrale plaatsen belangrijk was voor transporteurs uit lokale rurale productiegemeenschappen. Ten eerste nam door de ontwikkeling van centrale plaatsen de bevolking toe, waardoor er een toenemende vraag naar transportdiensten ontstond. Ten tweede boden de centrale plaatsen via hun kooplieden toegang tot andere regio's, waardoor interregionale goederenuitwisseling ontstond. Door deze ontwikkelingen kwamen ook op het platteland maritieme transportgemeenschappen tot ontwikkeling. Steeds meer plaatsen leverden maritiem transport, waardoor operationele specialisatie kon ontstaan op routes en goederen. Vóór 1500 was er volgens Scheltjens in de drie estuaria in de Nederlanden nog niet een geïntegreerde maritieme transportruimte en kwam het amper voor dat schippers uit het ene estuarium deelnamen aan de vaart in routes op de andere estuaria.[241]

In de 16e eeuw kwamen er nagenoeg geen nieuwe steden tot ontwikkeling. Wel werden havens op grote schaal uitgebreid, en daarnaast kwam het binnenlandse en internationale beurt- en trekveersystemen verder tot ontwikkeling. Ook de internationale maritieme handel ontwikkelde zich verder. Naast deze ontwikkelingen wijst Scheltjens op het belang van steden die in de 16e eeuw steeds meer fungeerden als katalysatoren van infrastructurele veranderingen, en als knooppunten van informatie. Hierdoor nam vooral in het Zuiderzeegebied het aantal maritieme transportgemeenschappen verder toe. De door overstap op veehouderij en zuivelproductie toegenomen vraag naar transport stimuleerde met name vissersgemeenschappen om maritiem transport te ontwikkelen.[242]

Omdat binnen de steden in de estuaria informatie over markten, diensten en prijzen van goederen, en het aanbod en de kwaliteit van transportdiensten te vinden was, nam in de 17e eeuw het belang van deze steden verder toe. Aangezien de transportgemeenschappen met die informatie fulltime transport konden leveren, waren zij van deze informatie afhankelijk.

---

[239] Scheltjens, *Dutch deltas*, 27-65; Scheltjens, 'Het ontstaan', 299, 312-317.
[240] Scheltjens, *Dutch deltas*, 31-33; Scheltjens, 'Het ontstaan', 308-310.
[241] Scheltjens, 'Het ontstaan', 312-317; Scheltjens, *Dutch deltas*, 35-41.
[242] Scheltjens, 'Het ontstaan', 317-323; Scheltjens, *Dutch deltas*, 41-47.

Amsterdam en Rotterdam ontwikkelden een steeds dominantere rol en groeiden uit tot de centrale gateway binnen hun eigen estuarium. Hierdoor verloren andere centrale plaatsen hun invloed en autonomie in het organiseren van internationale handel. Veel van de functies van verstedelijkte gebieden verplaatsten zich daardoor naar Amsterdam en Rotterdam, waardoor in sommige secundaire steden de lokale transportmarkt afnam en de maritieme transportgemeenschap verdween. Voor schippersgemeenschappen op het platteland betekende dit een verplaatsing van de maritieme transportmarkt naar de centrale gateway van het estuarium. Volgens Scheltjens kreeg operationele specialisatie voor sommige transportgemeenschappen hierdoor een negatief effect, terwijl het daarvoor onderscheidend was geweest en een manier om een plaats op de transportmarkt te verkrijgen. Het maritieme transportaanbod verschoof in het Zuiderzee estuarium naar nieuwe plaatsen. De invloed van de Amsterdamse markt voor maritiem transport werd steeds groter, en overvleugelde andere secundaire steden. De schippersgemeenschappen van deze secundaire steden werden voor hun emplooi steeds afhankelijker van de centrale gateway binnen het estuarium. Omdat de schippersgemeenschap niet langer aan de eigen herkomstplaats gekoppeld was, noemt Scheltjens dit de ontstedelijking van de maritieme transportsector.[243]

In de 18e eeuw werd het handelsstelsel steeds complexer en hiermee de informatiefunctie van de centrale gateway nog belangrijker, zowel voor de transportgemeenschappen als voor de maritieme en binnenlandse handelsnetwerken. Handel, en daarmee indirect het transport, werd steeds meer vanuit de centrale gateway georganiseerd en niet langer vanuit de secundaire steden. Daardoor werden transportgemeenschappen in steden en dorpen elkaars concurrent. Scheltjens stelt dat hierdoor ruimtelijke integratie tussen de drie estuaria van de Nederlanden ontstond. Vanuit het vervoer van turf en zuivel naar Amsterdam en Rotterdam, de belangrijkste gateways in respectievelijk het Zuiderzee en Schelde-Maas-Rijn estuarium, werd ingesprongen op de daar bestaande vraag naar internationaal transport. Hierdoor kwamen nieuwe maritieme schippersgemeenschappen tot ontwikkeling. Anderzijds kenden maritieme schippersgemeenschappen die in de 16e en 17e eeuw een plaats op de maritieme transportmarkt hadden veroverd tegelijkertijd juist een neergang. Scheltjens ziet hiervoor een verklaring in negatieve gevolgen van processen van padafhankelijkheid. Een lokale schippersgemeenschap kwam bijvoorbeeld vast te zitten in het transport op een bepaalde route, omdat zij niet in staat was om adequaat te reageren wanneer deze routes door externe omstandigheden in verval raakten. Door het vasthouden aan bekende routes ontstond voor deze schippersgemeenschappen een negatieve lock-in op een niet langer gunstige route. In de 18e eeuw ging binnen de Nederlanden de centralisatie van de maritieme transportmarkt in Amsterdam verder.[244]

Samenvattend was urbanisatie aan het einde van middeleeuwen de voornaamste ruimtelijke ontwikkeling welke van invloed was op de maritieme transportruimte in de Nederlanden. Elk estuarium ontwikkelde daarbij zijn eigen centrale plaatsen. In steden en op het platteland hadden maritieme transportgemeenschappen initieel dezelfde bestaansgronden. Voor steden was de eigen stedelijke economie in eerste instantie voldoende voor het ontstaan van maritieme transportgemeenschappen, maar op het platteland was hiervoor regionale economische ontwikkeling en toegang tot de markt voor maritiem transport noodzakelijk. De rol van steden veranderde door de opkomst en toenemende dominantie van centrale gateways in de estuaria. Dit leidde tot de ontstedelijking van de maritieme transportsector, waardoor secundaire steden en plaatsen steeds minder invloed op handelsnetwerken hadden en afhankelijker werden van de centrale gateways. Dit proces overschreed in de 18e eeuw de grenzen van de estuaria, waardoor schippers uit transportgemeenschappen van het ene

[243] Scheltjens, 'Het ontstaan', 323-331; Scheltjens, *Dutch deltas*, 47-58.
[244] Scheltjens, 'The changing geography', 9-37; Scheltjens, 'Het ontstaan', 331-336; Scheltjens, *Dutch deltas*, 58-64.

estuarium werkzaam werden in het andere estuarium. Er was in de Nederlanden toen sprake van een deels geïntegreerde maritieme transportruimte.[245]

Naast de verschuivingen binnen de Nederlandse markt voor maritiem transport wijst Scheltjens op een verschuiving in de organisatie van internationale handel in de loop van de 18e eeuw. De internationale dominantie van Amsterdam in bijvoorbeeld de graanhandel nam af. Organiseerde Amsterdam in de 17e en het begin van de 18e eeuw nog het transport en de distributie van graan, in de loop van de 18e eeuw werd dit steeds meer vanuit de aanbodzijde in het Oostzeegebied georganiseerd en werden vaker schippers uit het Oostzeegebied ingezet. Uit Scheltjens' onderzoek naar de ontwikkeling van het Nederlandse graantransport blijkt dat het belang van traditionele graanroutes vanuit de Oostzee op Amsterdam afnam. Hier kwamen nieuwe routes op bijvoorbeeld Rotterdam en Schiedam, en het vervoer van andere producten voor in de plaats. Binnen de Nederlandse productie van transportdiensten signaleert Scheltjens drie verschillende groepen schippers die anders reageerden op deze veranderingen, en in de 18e eeuw een verschillende activiteit op traditionele, additionele en nieuwe routes hadden.[246]

De eerste groep, waaronder Harlingen en Woudsend, was gespecialiseerd in traditionele routes. Schippers uit deze groep werden niet actief op nieuwe additionele routes op het moment dat daartoe de kans bestond. Deze groep vervoerde voornamelijk graan. Na het midden van de 18e eeuw nam hun productie van transportdiensten af. Scheltjens wijt dit aan de negatieve lange termijn effecten van padafhankelijkheid ofwel negatieve lock-in.[247]

De tweede groep, waaronder Heerenveen en Hindeloopen, was zowel actief op traditionele als op additionele en nieuwe opkomende routes. Schippers uit deze groep kenden geen duidelijke specialisatie, en waren volgens Scheltjens vrij flexibel in de routes die zij voeren. Schippers uit deze groep waren tussen 1670 en 1720 actief op traditionele en additionele graanroutes. Na de Grote Noordse Oorlog in 1721 werd tot 1750 transport van hout en 'andere' goederen waaronder vlas en hennep steeds belangrijker. Hier droeg de toegenomen vraag naar hout en ander bouwmateriaal aan bij. Tussen 1750 en 1795 werd er naast de traditionele graanroutes steeds vaker naar het Schelde-Maas-Rijn estuarium of voorbij de Republiek naar de Atlantische kust gevaren, maar tot 1795 bleef houttransport belangrijker. Na 1795 kende deze groep, net als de eerste groep, een absolute afname van transportdiensten.[248] Hoewel de tweede groep zich kenmerkte door een grotere flexibiliteit dan de eerste groep, leunden zowel schippers uit de tweede als de eerste groep voor het aanbieden van hun transportdiensten sterk op een beperkt aantal routes. Schippers uit de eerste en tweede groep waren te sterk verbonden aan de routes die ze kenden, waardoor ze volgens Scheltjens niet van route wisten te veranderen toen dit nodig was.[249]

De derde groep bestond uit schippers uit opkomende plaatsen, zoals Lemmer, maar ook uit oude plaatsen zoals Workum. Zij hadden geen duidelijke voorkeur voor traditionele, additionele of opkomende routes. Schippers uit deze groep waren tussen 1670 en 1720 nog niet belangrijk voor het aanbod van transportdiensten, en vervoerden in deze periode vooral graan. Na 1720 nam tot 1795 de productie van transportdiensten van deze groep voortdurend toe. Naast een aantal pieken in het houttransport vervoerde deze groep vooral graan en 'andere' goederen uit het Oostzeegebied. In tegenstelling tot andere oude plaatsen in de andere groepen, zoals Hindeloopen, hadden schippers uit deze groep geen uitgesproken en

[245] Scheltjens, 'Het ontstaan', 336-337; Scheltjens, *Dutch deltas*, 30-65.
[246] Scheltjens, 'The changing geography', 8-37; Scheltjens, *Dutch deltas*, 91-130; Scheltjens, 'Het ontstaan', 322-331.
[247] Scheltjens, *Dutch deltas*, 110-118.
[248] Scheltjens, *Dutch deltas*, 110-111, 118-122.
[249] Scheltjens, *Dutch deltas*, 118-122.

langdurige specialisatie op specifieke bestemmingen in het Oostzeegebied. De schippersgemeenschappen uit deze groep kenden een ontwikkeling die tegengesteld was aan die van de eerste groep. Na 1750 werden, net als voor schippers uit de tweede groep, bestemmingen aan de Atlantische kust en in het Schelde-Maas-Rijn estuarium belangrijker, al was de samenstelling van de ladingen anders. Anders dan in de tweede groep werd in de derde groep na 1750 niet houttransport maar het transport van graan en 'andere' goederen belangrijk.[250]

Na 1795 was voor alle maritieme schippersgemeenschappen in het Zuiderzee estuarium de situatie hetzelfde. Na de Napoleontische Oorlogen trad geen herstel op, de verbinding met het Schelde-Maast-Rijn estuarium en de Atlantische kust verdween, en de productie van maritieme transportdiensten was nog maar een fractie van wat het voor 1800 geweest was.[251]

De verschillende groepen reageerden anders op veranderingen. Dit had mogelijk te maken met mechanismen van padafhankelijkheid. Padafhankelijkheid kan volgens Scheltjens leidden tot een domino-effect, waarbij steeds meer schippers actief werden of waren op een bepaalde route of in het vervoer van een bepaald product. Dit domino-effect is mogelijk een verklaring voor het verschil in ontwikkeling van schippersgemeenschappen, en waarom de ene schippersgemeenschap wel bloeide en de andere niet. Daarnaast kan padafhankelijkheid, en het vasthouden aan bepaalde routes of vervoer van bepaalde producten via negatieve lock-in hebben geleid tot de neergang van schippersgemeenschappen. Dit lijkt volgens Scheltjens in de eerste groep het geval te zijn geweest.[252]

Scheltjens geeft zowel een theoretische onderbouwing als een beargumenteerde verklaring voor de ontwikkeling van verschillende soorten schippersgemeenschappen in de estuaria van de Nederlanden. De methode die hij hiervoor gebruikt brengt de kwantitatieve en kwalitatieve benadering van economisch historisch onderzoek samen, waarmee meer informatie uit gegevens over economische gedragingen zoals economische bewegingsdata kan worden gehaald. Als voorbeeld gebruikt hij gegevens uit de Sonttolregisters Online en beschrijft een methodologie om transportgegevens te bewerken, om daarmee uitspraken te kunnen doen over de opkomst en ontwikkeling van schippersgemeenschappen. Deze methode kijkt naar de bewegingspatronen van individuele schippers, waarmee uitspraken over ontwikkelingen in het gedrag en de bewegingspatronen van schippers en collectieven van schippers kunnen worden gedaan. Hiermee is het mogelijk om veranderingen in het handelen van schippers, waaronder het ontstaan, het aannemen, het herhalen en het vasthouden van bepaalde gedragspatronen of routes, te analyseren. Verandering in gedragingen en routes kunnen duiden op inventiviteit, flexibiliteit of herhaling, of routinematig gedrag van de onderzochte schippers en schippersgemeenschappen. Deze methode wordt nader toegelicht in bijlage 3.4.[253]

2.4 Deelconclusie

Net als De Vries en Lesger brengt Scheltjens regionale omstandigheden, demografische veranderingen, en de functionaliteit van plaatsen binnen netwerken met elkaar in verband. Specifieker dan De Vries en Lesger verbindt Scheltjens hieraan de opkomst en ontwikkeling van schippersgemeenschappen. Net als De Vries wijst Scheltjens op het proces van specialisatie en arbeidsdeling, waardoor productie voor de markt evenals vraag naar en aanbod van transport ontstond. Anders dan de Vries geeft Scheltjens aan dat arbeidsdeling en het ontstaan van transportdiensten naast in de landbouw ook plaats had in de turfgraverij en visserij. Daarnaast specificeert Scheltjens het ontstaansproces van maritiem transport voor steden en het

[250] Scheltjens, *Dutch deltas*, 110-111, 122-129.
[251] Scheltjens, *Dutch deltas*, 110-129.
[252] Scheltjens, *Dutch deltas*, 91-130; Scheltjens, 'Het ontstaan', 322-331; Scheltjens, 'The changing geography', 8-47.
[253] Scheltjens en Dopfer, 'Unified rule approach', 229-247.

platteland. Scheltjens wijst, evenals Lesger, op de invloed die centrale plaatsen en gateways op de ontwikkeling van transportdiensten binnen de bestaande handels- en vervoersnetwerken hadden. In tegenstelling tot Lesger kijkt Scheltjens specifiek naar de ontwikkeling van transportsystemen en maritieme schippersgemeenschappen. Scheltjens pleit bovendien voor analyse van het ontstaan en de ontwikkeling van maritieme transportgemeenschappen vanuit de regionale, nationale en internationale context en biedt hiervoor een methodologie.

De verklaringen uit de historiografie zijn bruikbaar, evenals de modellen van De Vries en Lesger, maar laten nog veel vragen onbeantwoord of bieden onvoldoende duidelijkheid en inzicht in de ontwikkeling van maritieme schippersgemeenschappen. Het evolutie-model van Scheltjens, waarbij de ontwikkeling en integratie van de ruimtelijke markt voor maritiem transport samenhangt met zowel de regio als de invloed van grote handelscentra én nationale en internationale ontwikkelingen, biedt zowel een periodisering als een verklaring voor de ontwikkeling van maritieme schippersgemeenschappen in de Nederlanden.

De modellen van De Vries, Lesger en Scheltjens geven in grote lijnen een verklaring voor de opkomst en ontwikkeling van schippersgemeenschappen in de Republiek. De theorie van Scheltjens is het meest recent en vernieuwend doordat deze met het oog op transport, schippers en schippersgemeenschappen is geformuleerd.

In mijn onderzoek wil ik antwoord geven op de vraag hoe schippersgemeenschappen ontstonden in de door mij onderzochte plaatsen en hoe ze zich ontwikkelden. De zes door mij onderzochte schippersgemeenschappen liggen in één van de door Scheltjens onderzochte estuaria, namelijk het Zuiderzee estuarium. De besproken theoretische modellen bieden de grondslag voor het benaderen van het bronnenmateriaal en de literatuur over de voor de casestudies gekozen plaatsen en hun schippersgemeenschappen.

3. Bronnen en methoden

3.1 Afbakening van het onderzoek

Het doel van dit onderzoek is een antwoord te krijgen op de vraag hoe, waar, en wanneer schippersgemeenschappen in Friesland tot stand kwamen, hoe ze zich ontwikkelden, en welke factoren hierop van invloed waren. Het identificeren van schippers uit een specifieke plaats over meerdere perioden en in meerdere bronnen is het uitgangspunt bij het onderzoek naar de activiteit van de verschillende onderzochte schippersgemeenschappen in die plaatsen. Dit is een andere aanpak dan wat tot nu toe gangbaar is in de historiografie. In plaats van uitspraken gebaseerd op het aantal vermelde doorvaarten, gaat het in dit proefschrift om het aantal schippers, het aantal doorvaarten van schippers en de patronen die daaruit naar voren komen. Omdat het identificeren van schippers en schippersgemeenschappen meer inzicht geeft in de ontwikkeling van transportdiensten in een plaats, geeft dit een nieuwe kijk op de scheepvaart van Friesland.[254]

Voor het identificeren van schippers en voor het kunnen doen van uitspraken over hun werkgebied is het van belang bronnenmateriaal te gebruiken dat aan bepaalde voorwaarden voldoet. Het bronnenmateriaal moet ten eerste de naam, maar ook de herkomstplaats van de schipper bevatten en als tweede moet het bronnenmateriaal zoveel mogelijk gegevens bevatten over de door de schipper afgelegde of voorgenomen route, om hiermee zijn werkgebied te kunnen bepalen. Schippersnamen en hun herkomstplaats zijn terug te vinden in bronnen waarin de door hen betaalde belasting werd geregistreerd, zoals de Sonttolregisters (STR) voor het passeren van de Sont, of het lastgeld dat betaald werd per last van een schip voor bijvoorbeeld de uitrusting van oorlogsschepen. Ook bevrachtingscontracten en andere notariële akten, bijvoorbeeld als gevolg van het afhandelen van schade aan een schip of lading, worden vanwege de vermelding van de schipper als bron gehanteerd.[255] In veel bronnen wordt, naast de schippersnaam en herkomstplaats, ook hun (voorgenomen) route vermeld. Dit geldt voor de STR, maar soms ook in andere bronnen zoals notariële akten. Hoewel de aard van de gebruikte bronnen verschilt, voldoen ze vrijwel allemaal aan het eerste criterium. In veel gevallen voldoen de bronnen ook aan het tweede criterium.

Door het vergelijken van de informatie uit de STR met de informatie uit ander bronnenmateriaal is het mogelijk om de ontwikkeling van het aantal zeeschippers uit Friesland beter in kaart te brengen. De STR geeft vooral zicht op de Oostzeevaart. Het andere bronnenmateriaal geeft daarnaast zicht op andere vaarten en vormt daarmee een aanvulling op de STR. In vergelijking met de Oostzeevaart zijn deze andere vaarten slechts fragmentarisch gedocumenteerd, en is het bestaande bronnenmateriaal minder goed ontsloten, maar ze bieden wel zicht op schippers die niet in de Oostzeevaart actief waren, of die naast de Oostzeevaart ook op andere vaarten actief waren. Het belangrijkste doel van de vergelijking van de STR met het andere bronnenmateriaal is om van schippers uit Friesland zowel de ontwikkeling van de Oostzeevaart als de ontwikkeling van activiteit op andere vaarten inzichtelijk te maken. Uit het additionele bronnenmateriaal kan bovendien blijken of onderzochte schippersgemeenschappen die in de 18e eeuw voor het eerst in de Oostzeevaart actief werden, mogelijk al eerder actief waren.

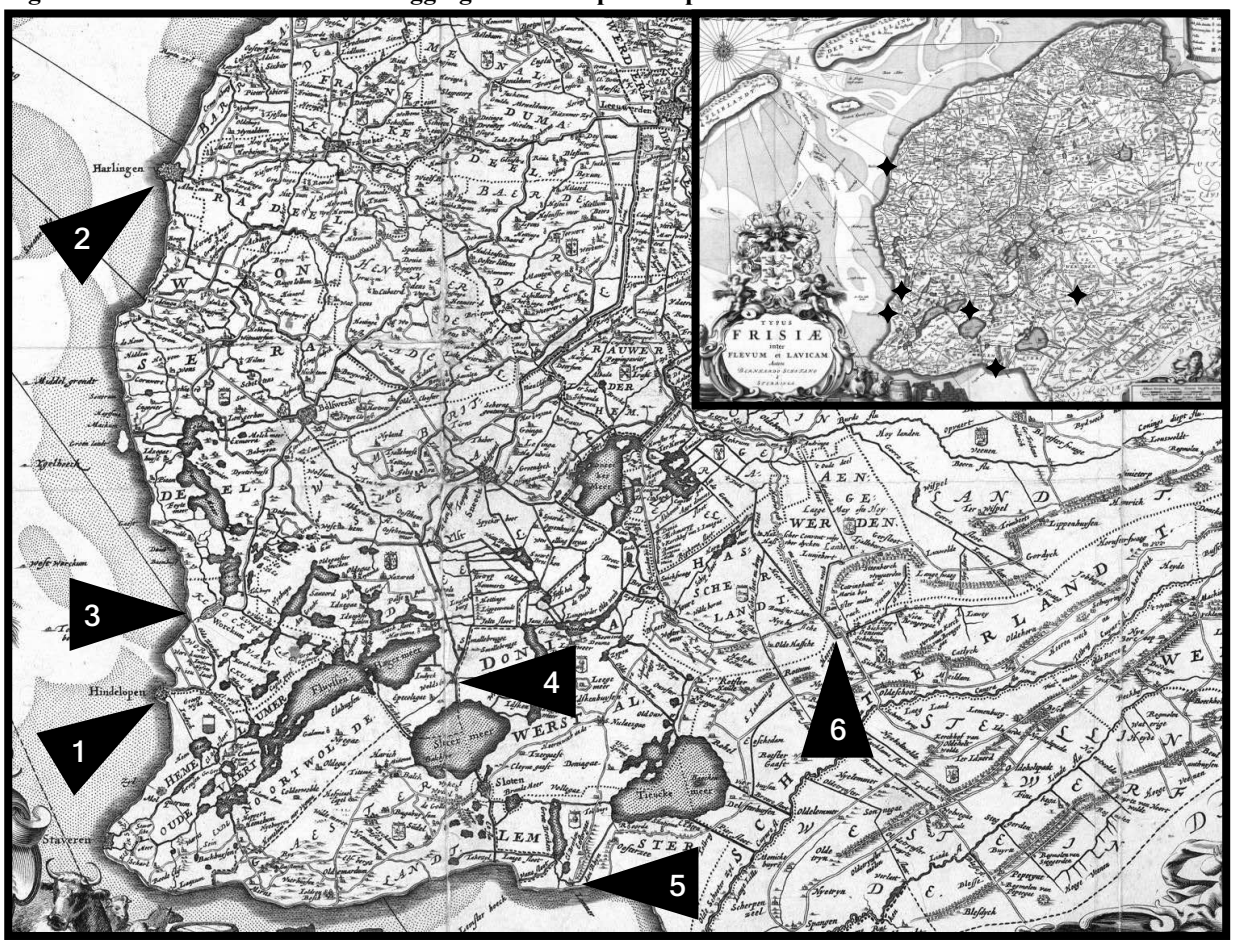
Per casestudie (Hindeloopen, Harlingen, Workum, Woudsend, Lemmer en Heerenveen) zal op basis van het bronnenmateriaal de ontwikkeling van het aantal maritieme

[254] Schippers zijn volgens Van Royen bijvoorbeeld een belangrijke indicatie voor de werkgelegenheid in de scheepvaart. Van Royen, *Zeevarenden*, 179; Er wordt vooral gekeken naar bronnen aangaande de koopvaardij, uitgezonderd de VOC en WIC, aangezien schippers uit Friesland minder dan schippers uit bijvoorbeeld Holland geneigd waren om bij de VOC of marine in dienst te treden. Van Royen, *Zeevarenden*, 120.

[255] Zie voor meer informatie over deze bronnen paragraaf 3.2.1, paragraaf 3.2.3 en paragraaf 3.2.7.

schippers in kaart worden gebracht. Daarnaast wordt de mate van activiteit van schippersgemeenschappen onderzocht door te kijken naar de door hun gemaakte doorvaarten, hun activiteit per jaar, en de informatie over de door hen afgelegde routes. In verband met het beschikbare bronnenmateriaal enerzijds, en de opkomst van schippers uit Friesland (1650-1770) anderzijds, is ervoor gekozen om de periode van onderzoek te beperken tot de 17e en

Figuur 3.1.1: Friesland in 1664 en ligging van de besproken plaatsen



1: Hindeloopen, 2: Harlingen, 3: Workum, 4: Woudsend, 5: Lemmer en 6: Heerenveen
Bron: Bernardus Schotanus à Sterringa, 'Frisiæ' in: Idem, *Atlas van Friesland. Verzameling kaarten uit Schotanus' beschryvinge van de heerlyckheydt van Frieslandt* (z.p. z.j. (1664)). Digitaal beschikbaar via: kaarten.tresoar.nl/atlassen.php, 'Atlassen Eekhoff en Schotanus', 'Schotanus – 3228 G plk – 1664', 'Frisiæ'. Laatst geraadpleegd 17 april 2017.

de 18e eeuw. De analyse is voor een groot deel gebaseerd op de STR Online database, welke momenteel beschikbaar is van 1634 tot 1857.[256] De STR Online wordt in dit onderzoek gebruikt voor het identificeren van schippers in vier perioden van twintig jaar, namelijk 1641-1660, 1691-1710, 1741-1760 en 1791-1810. Deze perioden van twintig jaar zijn gekozen om zowel een goed beeld van de opkomst van schippers uit Friesland (1650-1770) te krijgen, als van de periode van neergang die daar op volgde. In dit onderzoek worden de perioden van twintig jaar aangevuld met informatie uit ander bronnenmateriaal om en nabij de vijfjarige perioden 1651-1655, 1701-1705 en 1746-1750. Deze perioden zijn gekozen in aansluiting op de langere STR Online perioden, op basis van de beschikbaarheid en geschiktheid van het bronnenmateriaal. Sommige gebruikte bronnen vallen deels buiten deze perioden, maar zijn vanwege hun relevantie en de aansluiting bij het andere bronnenmateriaal ook meegenomen (tabel 3.2.1).

[256] De jaren 1600 tot 1634 zijn deels, maar nog niet compleet, raadpleegbaar. Sonttolregisters Online. www.soundtoll.nl. Laatst geraadpleegd 17 april 2017.

De in de casestudies onderzochte plaatsen zijn gekozen omdat ze representatief zijn voor de verschillende plaatsen in Friesland waar schippersgemeenschappen voorkwamen. In de historiografie, in belangrijke mate gebaseerd op gegevens over Oostzeevaart, wordt gesproken over een oostwaartse verschuiving in herkomstplaatsen van schippers uit Friesland. Vanuit sommige plaatsen in Friesland waren al in de late middeleeuwen, 15e, 16e en 17e eeuw schippers actief in de Oostzeevaart, terwijl schippers uit andere plaatsen pas in de 18e eeuw aan de Oostzeevaart deelnamen. De huidige kennis duidt erop dat in Friesland schippers uit steden eerder actief waren in de Oostzeevaart dan schippers uit kleine en jongere plaatsen, waaronder de vlekken. Daarnaast lagen de steden aan of bij de kust, terwijl veel van de later actief geworden kleine plaatsen meer in het binnenland lagen. Dit onderzoek is gericht op steden en vlekken, om zowel oude plaatsen aan de westkust als jonge plaatsen in het binnenland van Friesland in het onderzoek te betrekken. Er is gekozen voor de schippersgemeenschappen van Hindeloopen, Harlingen en Workum, en die van Woudsend, Lemmer en Heerenveen. Voor de eerste drie plaatsen geldt dat de schippersgemeenschap al in de late middeleeuwen maritiem actief was. Voor de drie andere kleinere plaatsen of vlekken vond maritieme activiteit pas in de 18e eeuw plaats. In figuur 3.1.1 zijn de gekozen plaatsen op een kaart van Friesland weergegeven. De gekozen plaatsen hebben kenmerkende eigenschappen voor zowel steden als vlekken en staan model voor andere plaatsen in Friesland. Daarnaast is de keuze gebaseerd op diversiteit in eigenschappen, de locatie, de historiografie en de bestaande kennis over het onderwerp.

Veel onbeantwoorde vragen in de historiografie kunnen met nieuwe ingangen op het bronnenmateriaal van de STR Online verder geëxploreerd worden. Zo is bekend dat de plaatsen die in dit onderzoek centraal staan van belang waren of werden in de Oostzeevaart, maar niet hoe de schippersgemeenschappen eruit zagen. Dit onderzoek zal de samenhang tussen doorvaarten en individuele schippers in de Oostzeevaart nader in beeld brengen. Door analyse van additioneel bronnenmateriaal kan het bestaande beeld van schippersgemeenschappen in Friesland aan worden gevuld met nieuwe informatie over activiteit op andere vaarten en patronen in vaargedrag van schippers. Dit leidt, in aanvulling op de in de historiografie waargenomen verschuiving in de herkomst van zeeschippers in de Republiek in de vroegmoderne tijd, tot een nadere en meer verfijnde analyse van de ontwikkeling van schippersgemeenschappen in Friesland. De opkomst van schippers uit Friesland geeft meer reliëf aan het vigerende beeld dat er over de scheepvaart bestaat.

3.2 Bronnen

Tabel 3.2.1 geeft een overzicht van de bronnen die in dit onderzoek geraadpleegd zijn, de beschikbare jaren van de bron, en de overlap die er bestaat tussen het bronnenmateriaal. De grijze vakken geven aan met welke twintigjarige periode de gebruikte bronnen overlap hebben. In de grijze vakken staan per bron de gebruikte jaren. Naast de bronnen uit het overzicht is ook ander materiaal bestudeerd, dat uiteindelijk niet is toegepast. Er is gekeken naar een digitaal bestand van de heffing van het paalgeld te Amsterdam voor 1742 en de periode 1771-1787.[257] Hierin werden voor 1742 geen schippers gevonden uit één van de onderzochte plaatsen. Voor de overige jaren, die buiten de onderzochte twintigjarige perioden vallen, werden drie schippers gevonden.[258] In het Lastgeld van Enkhuizen over de periode

[257] Paalgeld 1742, 1771-1787. www.let.rug.nl/welling/paalgeld/appendix.html, 'New data sets in MS-Access format', 'The complete paalgeld database (revision 1, june 2002) (English version)'. Laatst geraadpleegd 17 april 2017.

[258] Dit waren twee schippers uit Hindeloopen (Heike Oerks in 1772 en C. Albert in 1780) en één uit Heerenveen (W. Jansz in 1776).

1669-1794 werden geen schippers uit één van de besproken plaatsen gevonden.[259] In de Rijksgeschiedkundige Publicatiën over de Oostindische Compagnie in Perzië, beschikbaar voor de periode 1611 tot 1638, werden geen schippers uit één van de gekozen plaatsen gevonden.[260] Hetzelfde geldt voor de tol van Iersekeroord.[261] Daarom werd dit bronnenmateriaal terzijde gelegd. In de Rijksgeschiedkundige Publicatiën aangaande Ierland,

Tabel 3.2.1: Overzicht geraadpleegde bronnen

Bron	Beschikbare jaren	1641-1660	1691-1710	1741-1760	1791-1810
Last- en veilgeld Harlingen	1654-1655	1654-1655			
Lastgeld Amsterdam	1652	1652			
Lastgeld extra-ordinaris Hoorn	1645-1646, 1652	1652			
Noorse en Orisontse tolregisters	1658-1665	1658-1665			
Notariële akten De Buck, Notariëel archief Amsterdam (NAA), Archangel	1594-1724	1641-1660	1691-1710		
Notariële akten Gijsbers, NAA, Notarieel Archief Enkhuizen, ossentransport	1584-1713	1641-1660	1691-1710		
Notariële akten Hart, NAA, gedeeltelijke toegang (1701-1710 compleet)	1578-1800	1651-1655	1701-1705	1746-1750	
Notariële akten Lootsma, Zaans archiefmateriaal	1643-1808	1641-1660	1691-1710	1741-1760	1791-1808
Notariële akten Schreiner, NAA, Noorwegen	1625-1649	1641-1649			
Quotisatiekohier 1749	1749			1749	
RGP Levantsche handel	1590-1826	1641-1660	1691-1710	1741-1760	1791-1810
Schipperscompact IJlst 1705	1705		1705		
STR Online	1634-1857	1641-1660	1691-1710	1741-1760	1791-1810
Zeebrieven Amsterdam	1705-1719		1705-1710		

Schotland en Engeland (1150-1585) en de Rijksgeschiedkundige Publicatiën Frankrijk (753-1585) werden uit de plaatsen Woudsend, Lemmer en Heerenveen geen schippers gevonden. Schippers uit de onderzochte steden kwamen wel voor. Omdat deze twee bronnenuitgaven tot 1585 lopen en daarmee buiten het onderzochte tijdvak vallen, is besloten deze verder niet in dit onderzoek op te nemen.[262] Hierna volgt een beschrijving per bron.

3.2.1 Last- en veilgelden

Het last- en veilgeld was een belasting op de in- en uitvoer van goederen in de Republiek. Het veilgeld was afhankelijk van de vervoerde goederen en het lastgeld was afhankelijk van de grootte van het schip.[263] Aanvankelijk werd het last- en veilgeld door de Admiraliteitscolleges op zeevarende schepen geheven. Het doel van de colleges was het beschermen van de

[259] Rekeningen van de Grote Visserij te Enkhuizen betreffende de ontvangen lastgelden in het Noorderkwartier en Texel. Nationaal Archief Den Haag, College van de Grote Visserij, 1578-1857 (1859) (3.11.03), inv. nr. 204-208, 210.

[260] *Bronnen tot de geschiedenis der Oostindische Compagnie in Perzië 1611-1638*. H. Dunlop ed., Rijks Geschiedkundige Publicatiën, Grote serie nr. 72 (Den Haag 1930). Digitaal beschikbaar via: resources.huygens.knaw.nl/vocperzie. Laatst geraadpleegd 17 april 2017.

[261] *De tol van Iersekeroord. Documenten en rekeningen 1321-1527*. W.S. Unger ed., Rijks Geschiedkundige Publicatiën, Kleine serie nr. 29 ('s-Gravenhage 1939). Digitaal beschikbaar via: resources.huygens.knaw.nl/toliersekeroord. Laatst geraadpleegd 17 april 2017.

[262] *Bronnen tot de geschiedenis van den handel met Engeland, Schotland en Ierland*. H.J. Smit ed., Rijks Geschiedkundige Publicatiën, Grote serie nr. 65-66, 86 en 91 ('s-Gravenhage 1928-1950). Digitaal beschikbaar via resources.huygens.knaw.nl/handelengeland. Laatst geraadpleegd 17 april 2017; *Bronnen tot de geschiedenis van den handel met Frankrijk*. Z.W. Sneller en W.S. Unger ed., Rijks Geschiedkundige Publicatiën, Grote serie nr. 70 ('s-Gravenhage 1930-1942). Digitaal beschikbaar via: resources.huygens.knaw.nl/handelfrankrijk753-1585. Laatst geraadpleegd 17 april 2017; *Documents pour servir à l'histoire du commerce des Pays-Bas avec la France jusqu'à 1585*. M.A. Drost ed., Rijks Geschiedkundige Publicatiën, Grote serie nr. 190 en 211 ('s-Gravenhage 1984-1989). Digitaal beschikbaar via: resources.huygens.knaw.nl/handelfrankrijk753-1585. Laatst geraadpleegd 17 april 2017.

[263] Johan E. Elias, *Schetsen uit de geschiedenis van ons zeewezen* II ('s-Gravenhage 1923) 16. Bij Elias en De Jonge is meer informatie over het last- en veilgeld te vinden. J.C. de Jonge, *Geschiedenis van het Nederlandsche zeewezen* (6 delen, 2e druk; 's-Gravenhage 1858-1862); Johan E. Elias, *Schetsen uit de geschiedenis van ons zeewezen* (6 delen; 's-Gravenhage 1916-1930).

zeehandel en de visserij, en het grondgebied van de Republiek. In eerste instantie ging het slechts om een incidentele heffing voor een zeer specifiek doel, namelijk financiering van steun voor bevriende of bescherming tegen vijandelijke kapers. In 1623 werd een lastgeld geheven op koopvaardijschepen varende van of naar de Middellandse Zee om daarmee de uitgaven voor bescherming tegen kapers uit Noord-Afrika te bekostigen. In 1632 werd daarnaast een lastgeld ingevoerd voor koopvaardijschepen die naar de Oostzee voeren. Het lastgeld werd betaald door alle binnenkomende en uitvarende schepen. Het karakter en de regulaties van deze belasting zijn meerdere keren in de 17e en de 18e eeuw veranderd. Pas in 1725 werd het lastgeld een permanente en gewone belasting.[264]

In het midden van de 17e eeuw werd door de Directie ter equipering van oorlogsschepen een buitengewoon *extra-ordinaris* last- en veilgeld geheven voor het financieren van de uitrusting van oorlogsschepen in de oorlog met Engeland. Deze Directie was op 24 maart 1631 door de Staten-Generaal ingesteld om koopvaardijschepen beter tegen de kaapvaart van de Duinkerkers te beschermen. Tijdens de Eerste Engelse Oorlog (1652-1655) herleefde de Directie ter equipering van oorlogsschepen, maar voldeed toen niet aan de verwachtingen. Dit kwam volgens de bronomschrijving doordat aan de bouw, grootte en bemanning van de oorlogsschepen hogere eisen gesteld moesten worden om weerstand te kunnen bieden aan de uitstekend uitgeruste Engelse vloot. De Directieschepen werden daarom met hulp van kooplieden en stedelijke regeringen in de plaatsen waar de Directie gevestigd was uitgerust.[265] Het extra-ordinaris last- en veilgeld werd net als het last- en veilgeld op handel en scheepvaart met buitenlandse landen geheven. Er werd een lastgeld van tien stuivers per last op de uitgaande schepen en van 20 stuivers per last op inkomende schepen geheven, en een veilgeld van 1% van de waarde van de geëxporteerde goederen en van 2% op de waarde van geïmporteerde goederen. Voor schepen die van en naar Noorwegen voeren en voor haring- en abberdaen-vaarders gold een gehalveerd lastgeld. Kleine vissersschepen waren van de belasting vrijgesteld.[266] Het lastgeld werd geheven bij binnenkomst in de eerste haven in de Republiek en bij uitvaren van de laatste haven die voor vertrek naar het buitenland in de Republiek aan werd gedaan. Over alle goederen die de Republiek over land, over zee of over de rivieren in of uit kwamen werd veilgeld geheven. Het veilgeld moest ter plekke waar goederen in of uit werden geladen worden betaald.[267]

In de boeken met de rekeningen van het last(- en veil)geld zijn de volgende gegevens terug te vinden:

---

[264] De Admiraliteiten zetelden in Amsterdam, Rotterdam, afwisselend in Enkhuizen en Hoorn, in Middelburg, en in Friesland tot 1645 in Dokkum, en daarna in Harlingen. '5050: Archief van de Burgemeesters: stukken betreffende de controle op de ontvangst van het verhoogde last- en veilgeld'. archief.amsterdam/inventarissen/overzicht/5050.nl.html. Laatst geraadpleegd 17 april 2017; George M. Welling, *The price of neutrality. Trade relations between Amsterdam and North America 1771-1817. A study in computational history* (z.p. (Groningen) 1998) 68-70; Lesger, *Hoorn als stedelijk knooppunt*, 28; Wietse Veenstra en Arjan Otte, 'Financiering van de oorlogvoering te water. De Admiraliteit van Zeeland, 1597-1795' in: Henk Boels ed., *Overheidsfinanciën tijdens de Republiek en het Koninkrijk, 1600-1850* (Hilversum 2012) 9-38, aldaar 14-15.

[265] De Directie ter equipering van oorlogsschepen was gevestigd in Rotterdam, Amsterdam, Hoorn, Enkhuizen, Edam, Monnikendam, Middelburg, Vlissingen, Zierikzee, Veere en in Friesland en Groningen. R. Bijlsma, *Inventaris van de archieven van de Directies ter Equipering van Oorlogsschepen, 1631-1657* (Den Haag 1932) 7. Digitaal beschikbaar via: www.gahetna.nl/collectie/archief/pdf/NL-HaNA_1.03.02.ead.pdf. Laatst geraadpleegd 17 april 2017; J.C. de Jonge, *Geschiedenis van het Nederlandsche zeewezen* III (2e druk; Haarlem 1860) 6, 80-81, 124-125; J.C. de Jonge, *Geschiedenis van het Nederlandsche zeewezen* IV (2e druk; Haarlem 1861) 140, 142-143, 145, 152, 244, 246-247; Elias, *Schetsen uit de geschiedenis van ons zeewezen* II, 14.

[266] Abberdaen was klipvis; gezouten en gedroogde kabeljauw. Lesger, 'Amsterdam, Harlingen and Hoorn', 332-334.

[267] Lesger, 'Amsterdam, Harlingen and Hoorn', 332-334.

- de naam van de schipper;
- in de meeste gevallen de herkomstplaats van de schipper;
- de haven van vertrek en/of de haven van bestemming;
- het lastage van het schip;
- in sommige gevallen de scheepsnaam;
- in sommige gevallen de lading;
- de datum van registratie;
- het bedrag dat betaald diende te worden.

Er zijn verschillende last- en veilgelden geraadpleegd, namelijk het *Lastgeld van Amsterdam* voor 1652, het *Lastgeld extra-ordinaris van Hoorn* voor 1652-1653, en het *Last- en veilgeld van Harlingen* voor 1654-1655.[268]

3.2.2 Noorse en Orisontse tolregisters, 1658-1665

In verband met een Amsterdamse lening aan de koning van Denemarken werden de normaal in Noorwegen en in de Sont geheven Noorse tol en de Sonttol van 1658 tot 1665 in Holland geheven.[269] Daartoe werden tolkantoren in Amsterdam, Hoorn, Enkhuizen en Medemblik ingesteld. In Hoorn en Medemblik werd alleen de Noorse tol geïnd, maar in Enkhuizen mocht ook de Sonttol worden geïnd, omdat de vaart naar Noorwegen voor deze plaats nauwelijks betekenis had. De Noorse tol en Sonttol werd alleen geheven op goederen die vanuit Holland naar Noorwegen en het Oostzeegebied werden vervoerd. De opbrengst van de tol werd op de lening in mindering gebracht.[270] Volgens Lootsma zijn deze rekeningen een volkomen aanvulling op de Sonttolregisters voor de betreffende jaren.[271] Het in Holland innen van de Sonttol bij Nederlandse schippers die uit dit gewest vertrokken, verklaart mogelijk waarom in de periode 1658-1665 minder vermeldingen van schippers uit de Republiek in de STR (grafiek 6.2.1) zijn terug te vinden.[272] De Noorse en Orisontse tolregisters bevatten:
- de naam van de schipper;
- de herkomstplaats van de schipper;
- de voorgenomen route;
- de datum van registratie;
- de scheepsnaam;
- in sommige gevallen de lading;
- het betaalde tolgeld.

---

[268] Journaal van de ontvangst van lastgelden van uitvarende en inkomende schepen te Amsterdam. Nationaal Archief Den Haag, Directies Equipering Oorlogsschepen, 1631-1657 (1.03.02), inv. nr. 10; Rekening van direkteuren van de extra-ordinaris equipage ter zee te Hoorn, 1652 maart-1653 maart, afgehoord ter generaliteitsrekenkamer, 1653 april 11. Nationaal Archief Den Haag, Directies Equipering Oorlogsschepen (1.03.02), inv. nr. 33; Kaartsysteem betreffende het last- en veilgeld van de Harlinger haven over de jaren 1654-1655, aangelegd door de heer J.A. Faber te Bennekom. Tresoar Leeuwarden, Collectie W.T. Beetstra (342-15), inv. nr. 32.

[269] Tussen 1536 en 1814 behoorde Noorwegen tot het koninkrijk Denemarken-Noorwegen en viel in personele unie onder de koning van Denemarken. Willemsen noemt de bron 'de registers van de Orisontse tol, 1659-1665', al beslaan deze registers de jaren 1658-1665. R. Willemsen, *Enkhuizen tijdens de Republiek* (Hilversum 1988) 70-71; Registers van ontvang van de Noorsche en Orisontse tol. Westfries Archief Hoorn, Collectie handschriften en losse archivalia (0216), inv. nr. 1816, 1817, 1818, 1819, en 1823.

[270] Kernkamp stuitte op deze archiefstukken tijdens een onderzoek in Scandinavië. G.W. Kernkamp, *Verslag van een onderzoek in Zweden, Noorwegen en Denemarken naar archivalia belangrijk voor de geschiedenis van Nederland* ('s-Gravenhage 1903) 333-334; Willemsen, *Enkhuizen*,70-71; Boon, *Bouwers van de zee*, 60-61.

[271] Lootsma, 'De zeevaart van Hindeloopen', 227.

[272] Het aantal registraties in de STR van schippers uit de Republiek die naar de Oostzee voeren was in de periode 1658-1665 laag. www.soundtoll.nl, 'advanced search' met de volgende zoekopties: 'shipmaster small region: "The Netherlands"', 'departure small region: "The Netherlands"'. Laatst geraadpleegd 17 april 2017.

Voor dit onderzoek zijn kopieën van de in Kopenhagen bewaarde registers van de kantoren Hoorn, Enkhuizen en Medemblik gebruikt, welke te vinden zijn in het Westfries Archief te Hoorn.[273]

3.2.3 Notariële akten

In notariële archieven kunnen uiteenlopende protocollen van notarissen worden geraadpleegd. Voor dit onderzoek zijn notariële akten van belang waarin schippers met vermelding van hun herkomstplaats voorkomen. Voorbeelden hiervan zijn bevrachtingscontracten en attestaties in de vorm van scheepsverklaringen, die veelal informatie over (voorgenomen) routes, de naam van het schip, en de naam en herkomstplaats van de schipper bevatten. Een bevrachtingscontract is een overeenkomst tussen één of meerdere bevrachters en de schipper of reder(s) van een schip aangaande de huur van scheepsruimte. In scheepsverklaringen werd verslag gedaan van vreemde voorvallen, schipbreuk of schade aan schip en lading. Zodra het schip na ongeregeldheden weer in de haven aankwam gingen de schipper en de bemanning naar de notaris en legden daar een verklaring af over het verloop van de voorgevallen gebeurtenis.[274] Ook in andere stukken, zoals wanneer een schipper een testament op liet maken of bij de verkoop of vererving van scheepsparten, kunnen schippers met naam en plaats van herkomst in notariële akten voorkomen.

Verschillende onderzoeken zijn gebaseerd op notariële akten. De Buck deed specifiek onderzoek naar Amsterdamse notariële akten over de vaart op Archangel in Rusland die in een database beschikbaar zijn.[275] Gijsbers deed in het notariële archief van Amsterdam, Enkhuizen en Hoorn onderzoek naar ossentransport.[276] Schreiner onderzocht de handelsrelatie tussen Noorwegen en de Republiek en bestudeerde daarvoor Amsterdamse notariële akten voor de periode 1625 tot 1650.[277] Deze toegangen en het genoemde kaartsysteem van Simon Hart worden verderop behandeld.[278]

De akten uit een notarieel archief, en de verschillende toegangen tot notariële archieven, hebben verschillende kenmerken en beperkingen. De akten zijn intentieverklaringen met daarin voorgenomen afspraken over transport van goederen. Onder bepaalde omstandigheden ging de gemaakte afspraak niet door. Dit komt het duidelijkst naar voren in bevrachtingscontracten waarin een voorbehoud werd opgenomen over de uitvoering ervan, bijvoorbeeld heroverweging of ontbinding van de overeenkomst wanneer er oorlog zou uitbreken. Zo kreeg schipper IJsbrand Karstes uit Harlingen in een overeenkomst van 23 maart 1654 de opdracht om vracht te vervoeren voor de kooplieden Leendert en Jan Pietersz. van Coppenoll uit Amsterdam. Naast de mogelijke routes staat in de akte dat de overeenkomst zou komen te

---

[273] Registers van ontvang van de Noorsche en Orisontse tol. Westfries Archief Hoorn, Collectie handschriften en losse archivalia (0216), inv. nr. 1816, 1817, 1818, 1819, en 1823.

[274] Knoppers, *Dutch trade with Russia*, 17-22.

[275] *Amsterdamse notariële akten over de Archangelvaart 1594-1724*. Piet de Buck (†), Sebastiaan Kerkvliet en Milja van Tielhof ed., resources.huygens.knaw.nl, 'Notariele akten over de Archangelvaart 1594-1724'. Laatst geraadpleegd 17 april 2017.

[276] Gijsbers, *Kapitale ossen*; bijlage 4.3.4.

[277] Schreiner, *Nederland og Norge*.

[278] Bruijn en Davids, en Hacquebord deden onderzoek in de notariële archieven aangaande de walvisvaart. Deze worden hier niet apart behandeld maar aangehaald wanneer dit relevant is. Bruijn en Davids deden onderzoek in Amsterdamse notariële archieven. Hacquebord heeft onderzoek gedaan in notariële akten in de gemeentearchieven van Amsterdam, Rotterdam, Delft en Schiedam en in de rijksarchieven te Haarlem en Middelburg en komt met uitgebreidere informatie over de herkomst van schippers dan Bruijn en Davids. Zowel Hacquebord als Bruijn en Davids geven geen schippersnamen gecombineerd met herkomstplaatsen aan. Bruijn en Davids, 'Jonas vrij', 144-151, 166-172, 176-178; Hacquebord, *Smeerenburg*; Hacquebord, *De Noordse Compagnie*, 38-40.

vervallen wanneer er tussen Holland en Engeland oorlog zou zijn.[279] Een dergelijk voorbehoud is vaker te vinden in akten, vooral in perioden van onrust en oorlog.

Regelmatig werden in een akte meerdere mogelijke routes en bestemmingen opgegeven. De schipper had een zekere bewegingsvrijheid en kon op zijn eigen inzicht afgaan, of hij kreeg tijdens de reis nadere instructies. Schipper Kornelis Jans uit Hindeloopen kreeg in een bevrachtingscontract van 17 juli 1651 van koopman Jans Billemsz. Elbinck uit Amsterdam de opdracht om in La Rochelle zout te halen. Hij kon dit zout in Seudre, Brouage, Île de Ré of Oléron laden. Hierna zou de schipper in Pillau (Baltiejsk) verdere orders krijgen om of naar Elbing (Elbląg) of naar Koningsbergen te varen. Aldaar moest hij het zout lossen en goederen laden om deze vervolgens naar Amsterdam te brengen en daar te lossen.[280] Het is op basis van een dergelijk bevrachtingscontract niet altijd duidelijk welke route de schipper precies heeft afgelegd.

Ten slotte zijn notariële akten door de aard, structuur en geschiedenis ervan niet compleet, wat ook op de hierna besproken toegangen van invloed is. Het notarieel archief in het Stadsarchief Amsterdam bevat bijvoorbeeld de protocollen van notarissen die tussen 1578 en 1915 in Amsterdam werkzaam waren. Omdat Amsterdam binnen de Republiek een centrum van kennis en informatie en de verbinding tussen handel en diensten was, is dit notarieel archief een belangrijke bron voor dit onderzoek. Het notarieel archief is volgens de bronomschrijving niet volledig bewaard gebleven, omdat niet alle notarissen hun protocollen hebben ingeleverd of omdat zij protocollen niet aan hun opvolger door hebben gegeven. Daarnaast zijn er stukken van het archief in 1762 door brand verloren gegaan.[281] Ook werd niet iedere afspraak tussen koopman, bevrachter en schipper bij de notaris vastgelegd. Het notarieel archief geeft dus zicht op die overeenkomsten die in een akte werden vastgelegd. Welk deel van de schippers wel en niet in de akten is terug te vinden, is onbekend. Wel is voor de periode 1601-1625 aangaande de Sontvaart een indicatie te geven van de overlap die bestaat tussen Nederlandse oostwaartse Sontdoorvaarten uit de STT en wat daarover in het notarieel archief van Amsterdam te vinden is. Ongeveer 10% van de doorvaarten uit de STT is in het notarieel archief terug te vinden.[282] Door de aard van de bron geldt voor andere perioden en

[279] Karstes zou met het schip de 'Son' in de omgeving van het Franse La Rochelle zout laden, en vervolgens via het kanaal of om Engeland heen naar de Oostzee varen. In de Sont zou hij orders krijgen om daarna zijn lading in Danzig, Koningsbergen of Riga te lossen en goederen laden, om vervolgens naar Amsterdam terug te keren. Harlingen, 23 maart 1654 (Isbrant Kastes). Archief van S. Hart, Stadsarchief Amsterdam, Archief van S. Hart: gedeeltelijke toegang op de notariële archieven (30452), inv. nr. 259. IJsbrand Karstes is de gestandaardiseerde naam van Isbrant Kastes.

[280] Hindeloopen, 17 juli 1651 (Cornelis Jansz.). Archief van S. Hart, inv. nr. 260. Kornelis Jans is de gestandaardiseerde naam van Cornelis Jansz.

[281] 'Inleiding archief van de Notarissen ter Standplaats Amsterdam (5075)'. archief.amsterdam/inventarissen/overzicht/5075.nl.html. Laatst geraadpleegd 17 april 2017.

[282] Voor de periode 1601 tot en met 1625 heeft Werner Scheltjens gekeken welk deel van de STT terug te vinden is in de bevrachtingscontracten uit het notarieel archief, uitgegeven in RGP *Bronnen voor de geschiedenis van de Nederlandse Oostzeehandel in de zeventiende eeuw*. De gegevens werden verdeeld naar doorvaarten oostwaarts door de Sont (naar de Republiek) en voorbijlandvaart oostwaarts door de Sont. Van alle in de STT voorkomende voorbijlandvaart oostwaarts door de Sont is in de RGP 25% terug te vinden. Van alle in de STT vermeldde doorvaarten oostwaarts door de Sont is 6% in de RGP terug te vinden. Binnen de onderzochte RGP gaat 80%

Nederlandse doorvaarten STT in RGP, 1601-1625	RGP	STT	STT in RGP	%STT in RGP
Voorbijlandvaart oostwaarts	80%	18%	25% van 18%	5%
Doorvaarten oostwaarts	20%	82%	6% van 82%	5%

van de akten over voorbijlandvaart oostwaarts door de Sont, terwijl dit binnen de STT 18% van de Nederlandse Sontdoorvaarten betreft. Voor het notarieel kan, op basis van deze analyse, ervan uitgegaan worden dat ongeveer 10% van het aantal doorvaarten naar het Oostzeegebied hierin voorkomt. Zie verder: *Bronnen voor de geschiedenis van de Nederlandse Oostzeehandel in de zeventiende eeuw. Amsterdamse bevrachtingscontracten, wisselprotesten en bodemerijen van de notarissen Jan Franssen Bruyningh, Jacob Meerhout e.a.* IV *1601-1608*, V *1609-1616*, VI *1617-1625*. P.H. Winkelman ed., Rijks Geschiedkundige Publicatiën, Grote Serie nr. 184-186

vaarten waarschijnlijk ook een beperkte weergave ervan in notariële archieven. Desondanks worden in notariële akten schippers met naam en herkomstplaats vermeld, wat het notarieel archief voor dit onderzoek bruikbaar maakt.

3.2.3.1 De Buck: notariële akten aangaande de Archangelvaart 1594-1724

De gegevens die Piet de Buck over de Archangelvaart uit de notariële akten uit het Stadsarchief Amsterdam verzamelde zijn in een database via internet beschikbaar. Hierin staan gegevens over scheepsreizen van en naar Archangel. De database beslaat de periode 1594-1724. In de database zijn in ieder geval de volgende gegevens genoteerd:

- de datum van de akte;
- de naam van de schipper;
- in de meeste gevallen de herkomstplaats van de schippers;
- de te varen route.

Daarnaast zijn in veel gevallen de naam van het schip, de vrachtprijs en de naam van de bevrachter(s) genoemd. De lading werd slechts zelden vermeld. Soms worden bijzonderheden genoemd zoals schipbreuk of kaping van het schip. In de database zijn ongeveer 4.700 akten opgenomen. In sommige gevallen hebben meerdere akten betrekking op dezelfde reis, bijvoorbeeld een bevrachtingscontract en een attestatie die na de reis werd afgelegd.[283]

3.2.3.2 Gijsbers: notariële akten aangaande ossentransport

Wilhelmina Gijsbers heeft in onder meer het Notarieel Archief Amsterdam (NAA), het Notarieel Archief Enkhuizen (NAE) en het Notarieel Archief Hoorn onderzoek gedaan naar de internationale handel in slachtvee in Noordwest-Europa.[284] Met name in het NAA, en in een aantal akten uit het NAE, kwamen in de periode 1584-1713 schippers uit Friesland voor die betrokken waren bij ossentransport vanuit Denemarken naar de Republiek. Gijsbers heeft de volgende gegevens vermeld;

- de datum van de akte;
- de naam van de schipper;
- de herkomstplaats van de schipper.

Daarnaast is vermeld of het om een bevrachtingscontract of een andersoortige akte ging.[285]

3.2.3.3 Hart: toegang op het Notarieel Archief Amsterdam

De toegang S. Hart is een kaartsysteem waarmee de toegankelijkheid van het notarieel archief van Amsterdam is vergroot. Tussen de 5% en 8% van de notariële akten van het notarieel archief van Amsterdam zijn hiermee op persoonsnamen, beroepen, zaken en aardrijkskundige namen toegankelijk gemaakt. De perioden 1578-1700 en 1711-1800 zijn deels in kaart gebracht, en voor de periode 1701-1700 zijn alle protocollen toegankelijk gemaakt.[286] In het kaartsysteem zijn per plaats de voorkomende beroepen vermeld, waardoor schippers uit die plaats terug te vinden zijn. De hoeveelheid informatie op een kaartje is afhankelijk van de keuze van degene die de informatie uit de originele akte haalde. De hoeveelheid informatie kan hierdoor uiterst summier zijn, bijvoorbeeld beperkt tot vermelding van de naam en het beroep van de omschreven persoon, of uit een zeer uitgebreide samenvatting van de inhoud van de akte bestaan.[287] In ieder geval staat op alle kaartjes:

('s-Gravenhage 1983); *Bronnen voor de geschiedenis van de Nederlandse Oostzeehandel* IV, xxxiii; Bang en Korst, *Tabeller over skibsfart.*

[283] *Amsterdamse notariële akten over de Archangelvaart*.

[284] Gijsbers, *Kapitale ossen*.

[285] Het Notarieel archief Enkhuizen is te vinden in het Westfries Archief Hoorn, Notarissen in West-Friesland tot 1843 (1685), inv. nr. 808-1608.

[286] De "Collectie Hart" beslaat de perioden 1578-1700 en 1711-1800, en de "Collectie Simon" beslaat de periode 1701-1710. Archief van S. Hart.

[287] Archief van S. Hart, inv. nr. 259, 260, 264, 279, 596, 597, 602, 618 en 619.

- de datum van de akte;
- de naam van de schipper;
- de herkomstplaats van de schipper;
- het inventarisnummer en folionummer(s) van de akte in het Notarieel Archief.

De informatie in dit kaartsysteem biedt met name zicht op de Oostzeehandel, migratie en Portugese joden. In het kaartsysteem kunnen fouten zitten doordat bij de aanleg ervan mogelijk lees- en interpretatiefouten zijn gemaakt. De nadere toegang van Hart is een aanvulling op het overige bronnenmateriaal, zeker wat betreft het gedeelte dat geheel in kaart is gebracht.

3.2.3.4 Lootsma: notariële akten Zaanstreek

Lootsma onderzoek naar de scheepvaart van Hindeloopen gedaan. De informatie uit dit onderzoek heeft hij tot een artikel verwerkt.[288] In archiefmateriaal uit de Zaanstreek vond Lootsma veel informatie over vooral schippers uit Hindeloopen, maar ook over schippers uit andere plaatsen in Friesland. In de door Lootsma genoemde notariële akten geeft hij de volgende informatie:

- de naam van de schipper;
- in veel gevallen de herkomstplaats van de schipper;
- de datum van de akte (jaar, maand en dag);
- in veel gevallen de scheepsnaam;
- en in veel gevallen het scheepstype.

Voor dit onderzoek is de informatie van Lootsma uit de notariële akten van de Zaanstreek gebruikt die met de in dit proefschrift onderzochte twintigjarige perioden overlapt.[289]

3.2.3.5 Schreiner: akten aangaande de houthandel met Noorwegen 1625 tot 1650

Voor zijn onderzoek naar de houthandel tussen Noorwegen en Nederland in de periode 1625 tot 1650 heeft Johan Schreiner onderzoek gedaan in Nederlandse notariële archieven. Het resultaat van dit onderzoek heeft hij opgenomen in zijn boek *Nederland og Norge 1625-1650*.[290] De meeste gegevens zijn ontleend aan de notariële archieven in het Stadsarchief te Amsterdam. De akten uit het notarieel archief van het Stadsarchief Amsterdam die binnen de onderzochte periode 1641-1660 vallen, zijn in dit onderzoek gebruikt. Schreiner heeft van de akten in ieder geval de volgende gegevens genoteerd:

- de naam van de schipper;
- de herkomstplaats van de schipper;
- de datum van de akte;
- de voorgenomen route;
- de scheepsnaam;
- het lastage van het schip;
- de lading;
- de naam en herkomstplaats van de bevrachter.

3.2.4 Quotisatiekohier 1749

In 1749 kwam na onvrede over de verpachting van bestaande belastingen met het *Quotisatie-kohier* in Friesland een nieuwe belasting tot stand. In de gewesten van de Republiek werden veel belastingen jaarlijks verpacht, die de pachters vervolgens van de Staten Generaal onder de bevolking mochten innen. Hierdoor hadden de gewesten geen ambtenaren nodig voor het innen van belasting. Doordat verschillende pachters tegen elkaar opboden, was het uiteinde-lijke pachtbedrag dat de pachter aan de Staten Generaal betaalde vaak hoog. Naast het met de

[288] Lootsma, 'De zeevaart van Hindeloopen'.
[289] Lootsma, 'De zeevaart van Hindeloopen', 236-243, 273-287; bijlage 4.3.5.
[290] Schreiner, *Nederland og Norge*, 112-171.

Staten Generaal afgesproken pachtbedrag wilde de pachter zelf ook winst maken. Pachters inden dus in totaal een groter bedrag dan het pachtbedrag dat zij afdroegen aan de Staten Generaal. Omdat daarnaast de verpachte belastingen bijna allemaal verbruiksbelastingen op populaire genotmiddelen en eerste levensbehoeften waren, maakte dit de belastingdruk bij de bevolking vaak erg hoog. In Friesland werden naast andere belastingen bijvoorbeeld imposten geheven op thee, koffie, het gemaal, tabak, brandewijnen en zout. Vooral voor de arme bevolkingsgroepen waren deze belastingen een zware last. Dit verklaart de impopulariteit van pachters.[291]

Na 1740 nam door de economische neergang en toenemende belastingdruk als gevolg van de Oostenrijkse Successieoorlog (1740-1748) de al bij de bevolking bestaande ergernis over het systeem van belastingpacht en de hoge belasting verder toe. De oplopende onvrede leidde tot opstanden. In 1748 braken er in de Republiek rellen uit, het zogenaamde Pachters- of Doelisten-oproer gericht tegen de belastingpachters. Ontevreden burgers plunderden huizen van de landadel, en staken pachtershuizen in brand of haalden ze neer. Er werden hervormingen geëist, waaronder een ander systeem van belastingheffing. Onder druk van de Doelisten Beweging besloten de Staten van Friesland in juni 1748 tot afschaffing van de zogenaamde 'verpachte middelen'. Dit oude systeem van indirecte heffingen werd vervangen door een aan de grootte, welstand en draagkracht van het betreffende huishouden gerelateerde belasting. Aan het eind van 1748 werden nieuwe belastingwetten bekendgemaakt, waaronder de *Quotisatie*. Hiertoe werd de bevolking van Friesland per huishouden middels een schatting of opgave van het vermogen in kaart gebracht. De gegevens werden vastgelegd in een kohier, en later in 1749 werd de belasting daadwerkelijk aan de hand van tabellen met het opgegeven of geschatte vermogen geïnd. Over de *Quotisatie* ontstond onder de bevolking al snel ontevredenheid. Het lukte bijvoorbeeld niet om voor het gehele gewest onder gelijke omstandigheden ook gelijke aanslagen op te leggen. Daarom werd de *Quotisatie* in 1750 alweer afgeschaft.[292]

De *Quotisatie* van 1749 is een belangrijke bron, omdat het voor alle gemeenten op het vasteland van Friesland bewaard is gebleven, en daardoor een uniek beeld van de bevolking van Friesland geeft. Veel gezinshoofden en hun beroep zijn in deze bron terug te vinden. In veel gemeenten werden gealimenteerden of bedeelden echter niet in de kohieren vermeld. Waarschijnlijk waren hieronder geen of weinig zeeschippers, omdat zij vaker tot de welgestelde burgers behoorden.[293] Het *Quotisatiekohier* van 1749 is gepubliceerd en daarnaast verwerkt tot een digitaal bestand dat via de website van Tresoar te raadplegen is. Naast het vermogen is in de *Quotisatie* per huishouden aangegeven hoeveel personen ouder en hoeveel personen jonger dan twaalf jaar waren. In het *Quotisatiekohier* zijn per plaats de volgende gegevens terug te vinden:

- de naam van het hoofd van het huishouden;
- de vermelding van de betaalde som;
- de gezinssamenstelling;
- in de meeste gevallen de beroepsomschrijving van het hoofd van het huishouden.

Het Quotisatiekohier is een belastingbron, waarvan de informatie minder betrouwbaar kan zijn. De aangeslagen persoon wilde bijvoorbeeld minder belasting betalen en gaf een ander vermogen op dan wat hij daadwerkelijk bezat, wat de betrouwbaarheid van de bron kan beïnvloeden. Voor dit onderzoek, waarbij schippers centraal staan, is dit van minder belang omdat het om de namen en beroepen gaat. Wel is het mogelijk dat niet alle schippers in de

[291] 'Quotisatie 1749 – achtergronden'. www.tresoar.nl, 'Help', 'Hulp bij voorouderonderzoek', 'Quotisatie 1749 – achtergronden'. Laatst geraadpleegd 17 april 2017; 'Quotisatie 1749 – verklaring'. www.tresoar.nl, 'Help', 'Hulp bij voorouderonderzoek', 'Quotisatie 1749 – verklaring'. Laatst geraadpleegd 17 april 2017.
[292] 'Quotisatie 1749 – achtergronden'.
[293] Paragraaf 1.3; 'Quotisatie 1749 – achtergronden'; Pieter Nieuwland, *Friezen gezocht. Gids voor stamboomonderzoek in Friesland* (Leeuwarden en Den Haag 2005) 166.

quotisatie vermeld staan. Misschien waren er meerdere schippers per huishouden actief, terwijl alleen het beroep van het hoofd van het huishouden werd vermeld. Vanwege de reikwijdte en de vele schippers die erin genoemd worden is deze bron bruikbaar voor dit onderzoek. [294]

3.2.5 Rijksgeschiedkundige Publicatiën

De *Rijksgeschiedkundige Publicatiën* (RGP) zijn in opdracht van de Nederlandse overheid uitgegeven bronnenuitgaven, gerelateerd aan een bepaald gebied en een bepaalde periode uit de Nederlandse geschiedenis. Een verscheidenheid aan materiaal, van notariële akten tot brieven en beleidsstukken, is in de RGP uitgegeven. Veel RGP uitgaven zijn gedigitaliseerd en via het internet raadpleegbaar.[295] Voor dit onderzoek is naar RGP uitgaven over andere routes dan die naar de Oostzee gekeken, omdat de STR Online hierover al informatie verstrekt. In deze RGP is gekeken of schippers uit de onderzochte vlekken Woudsend, Lemmer en Heerenveen al voor de 18e eeuw in maritiem transport actief waren. In de meeste RGP werden geen schippers uit de onderzochte vlekken gevonden, zoals besproken in paragraaf 3.1. Uiteindelijk zijn de RGP aangaande de Levantse handel gebruikt, omdat hierin relevante informatie werd gevonden.[296]

Voor de RGP aangaande de Levantse handel vormt tot 1625 het archief van de Staten-Generaal de belangrijkste bron. Daarna vormen de archieven van de in 1625 opgerichte Directie van de Levantse Handel de basis van deze RGP, waaruit memories, resoluties, conventies en consideraties zijn opgenomen. Deze bronnenuitgave is vooral een weergave van de administratieve organisatie van de Directie van de Levantse handel, omdat het merendeel van de statistische bronnen, zoals de rekeningen van de door de Directeuren van de Levantse handel ingestelde belastingen op uitgaande schepen en inkomende handelsgoederen (lastgeld en vrachtgeld) verloren is gegaan. Desondanks wordt deze bron gebruikt, omdat deze een grote periode bestrijkt en informatie verschaft over handel en transport tussen de Republiek en de Levant.[297] In deze RGP zijn de volgende gegevens te vinden:

- de naam van de schipper;
- de herkomstplaats van de schipper;
- de naam van het schip;
- de datum of het jaar van registratie;
- de voorgenomen route.

3.2.6 Schipperscompact IJlst 1705

Schippers sloten middels compacten of zeevarende beurzen onderlinge verzekeringen af waarvan het verlenen van financiële bijstand aan leden bij de aanschaf of het verlies van een schip het belangrijkste doel was.[298] Het bestuur van een compact bestond uit gewone leden en

---

[294] *De quotisatiekohieren. Namen, beroepen en welstand van de Friese bevolking in 1749*. P. Nieuwland en A. van Dalfsen ed. (8 delen; Leeuwarden 1980-1988); Nieuwland, *Friezen gezocht*, 166; De quotisatie. Tresoar, Gewestelijke bestuursinstellingen van Friesland 1580-1795 (5), inv. nr. 6474, 6477-6479, 6482-6483 en 6485. Ik heb gebruik gemaakt van het door Cor Trompetter aan mij beschikbaar gestelde Excel bestand.

[295] Op de website van het Huygens ING onderzoeksinstituut zijn de RGP uitgaven terug te vinden. resources.huygens.knaw.nl. Laatst geraadpleegd 17 april 2017.

[296] *Bronnen tot de geschiedenis van den Levantschen handel*; Ook andere RGP uitgaven over de handel met Perzië (1611-1638), Engeland, Ierland en Schotland (1150-1585), Frankrijk (753-1585), en de tol van Iersekeroord (1321-1572) leken voor dit onderzoek interessant te zijn, maar leverden geen relevante aanvullende informatie op.

[297] 'Bronnen tot de geschiedenis van den Levantschen handel (1590-1826)'. resources.huygens.knaw.nl/handellevant. Laatst geraadpleegd 17 april 2017.

[298] Boon, *Bouwers van de zee*, 76-79; Bruijn, 'Scheepvaart in de Noordelijke Nederlanden 1580-1650', 138; Lucassen, 'Zeevarenden',143-144; Over scheepscompacten zie onder andere Hadderingh en Kerkmeijer: J. Hadderingh, *Van snabbeschuit tot coaster. De scheepvaart in Gasselternijveen in vogelvlucht* (Gasselternijveen

een voorzitter. Een dergelijk compact, op 11 januari 1705 gevormd, werd ten tijde van de Spaanse Successieoorlog en Grote Noordse Oorlog afgesloten door schippers uit Heeg, Hommerts en Woudsend, en is in het gemeentearchief Súdwest Fryslân te vinden.[299] In dit compact zijn de volgende gegevens terug te vinden:
- de naam van de schipper;
- de herkomstplaats van de schipper;
- de mogelijke routes waarop deze schippers actief waren.

In het compact zijn de namen van 37 schippers uit Heeg, Hommerts en Woudsend terug te vinden. Het compact bevat voor bepaalde routes onderlinge afspraken over bedragen die ingeval een schipper tijdens een reis schade aan zijn schip zou krijgen of zou overlijden aan de schipper of zijn weduwe werden uitgekeerd. Aan de omschreven routes en bijbehorende reguleringen zijn geen individuele schippersnamen verbonden. Desondanks geeft dit compact namen en herkomstplaatsen van schippers weer, en inzicht in veelal internationale routes die mogelijk door schippers uit Woudsend werden afgelegd. De omschreven routes, schippersnamen en herkomstplaatsen worden in dit onderzoek gebruikt.

3.2.7 Sonttolregisters en Sonttolregisters Online

De Sonttol werd bij het passeren van de Sont, de zeestraat tussen Denemarken en Zweden die de Noordzee en de Oostzee met elkaar verbindt, betaald door schippers op weg naar of komende van de Oostzee. De tussen 1427 en 1857 geheven tol kwam ten goede aan de koning van Denemarken en betalingen ervan werden in de Sonttolregisters (STR) geregistreerd.
De STR omvatten 1,8 miljoen doorvaarten en zijn grotendeels compleet voor de periode 1574-1857 en deels voor de periode 1497-1574. In 1857 werd de Sonttol afgekocht en afgeschaft. Vanaf 2009 wordt er door de Rijksuniversiteit Groningen en Tresoar, het Fries Historisch en Letterkundig Centrum, gewerkt aan het maken van een digitale elektronische database van de STR.[300] Deze *Sonttolregisters online* database (STR Online) is raadpleegbaar via www.soundtoll.nl. Gegevens uit de database kunnen worden gedownload en met een programma zoals Access of Excel worden bewerkt. Dit stelt onderzoekers in staat om een voor hen relevante dataset te generen en te bewerken. In de STR Online database zijn momenteel doorvaarten tussen 1634 tot 1857 te vinden.[301] Net als in de STR zijn in de STR Online voor elke afzonderlijke doorvaart, zowel oostwaarts als westwaarts, de volgende gegevens beschikbaar:
- de datum van doorvaart;
- de naam van de schipper;
- de herkomstplaats van de schipper;
- de haven van vertrek;
- vanaf de jaren zestig van de 17e eeuw de haven van bestemming;
- de aard van de lading;
- het betaalde tolgeld.

1993); W. Kerkmeijer, 'Een welbeklante werf. Scheepsbouw in Annerveenschekanaal', *Waardeel. Drents historisch tijdschrift* 20 afl. 3 (2000) 1-9, aldaar 1-9.

[299] Assurantie-overeenkomsten tussen de zeevarende schippers van Heeg, Woudsend en Hommerts betreffende het schip, de weduwe, de wezen en de schipper. Gemeentearchief Súdwest Fryslân IJlst, Grietenijbestuur Wymbritseradeel 1550-1812, inv. nr. 228-229.

[300] Het project is onder andere gefinancierd door NWO. Een uitgebreide beschrijving van de Sonttolregisters en het digitaliseren van de Sonttolregisters Online is te vinden in Erik Gøbel, 'The Sound Toll Registers Online Project, 1497-1857', *International Journal of Maritime History* 12 afl. 2 (2010) 305-324; Scheltjens en Veluwenkamp, 'Sound Toll Registers online'.

[301] Vanaf 1669 werden bestemmingshavens preciezer aangegeven. Scheltjens, *De invloed van ruimtelijke verandering*, 90; Sonttolregisters online.

De STR zijn een unieke bron waarin voor een lange periode zeer veel gedetailleerde informatie over scheepvaart in Europa is opgenomen.[302]

Eerdere pogingen om de STR inzichtelijk te maken voor onderzoekers waren de al genoemde Sonttoltabellen (STT) van Bang en Korst, en de Johansen database. De STT bestaan uit statistische samenvattingen van de doorvaartgegevens. Hierin ging echter de verbinding tussen schippers en routes verloren. In de jaren zeventig van de vorige eeuw heeft Johansen in aanvulling op de STT voor de periode 1784-1795 een elektronische database van de STR gegenereerd. Deze database kan als een voorloper van de STR Online worden gezien, waarin ook per doorvaart informatie over schipper, herkomstplaats, bestemmingen, lading en betaald tolgeld te vinden is.[303] De STR Online is een nadere toegang op de STR en een poging om deze dynamische bron, die door mensen gemaakt is aan de hand van regels die mettertijd veranderden, te vatten in een database die voor historische analyse kan worden gebruikt.

Zowel de STR Online als de STR hebben specifieke kenmerken en beperkingen. Allereerst is de STR Online een interpretatie van het origineel en geen directe kopie. Niet alle gegevens uit het origineel zijn erin overgenomen, omdat alleen consistente informatie in de vorm van een database past. Gegevens over doorvaarten zijn door de eeuwen heen op een min of meer regelmatige wijze genoteerd, voldoen daarmee aan deze vereiste, en werden daarom in de database opgenomen. Bepalingen, regulaties, en tarieven van de Sonttol waren aan verandering onderhevig en werden niet in de database opgenomen, al is deze informatie wel via de scans van de STR op de STR Online website raadpleegbaar.

Ten tweede kunnen er bij de totstandkoming van de originele STR door de schipper verkeerde gegevens zijn opgegeven, of door de beambte genoteerd zijn. De beambte kon door lees- of interpretatiefouten verkeerde informatie noteren. De Sonttol werd betaald op basis van de vrachtbrieven die de schipper in de haven van afvaart voor de verschillende soorten lading meekreeg. Fraude was mogelijk door een lagere waarde of minder lading in de vrachtbrieven op te geven. Dit laatste is vooral een probleem bij bestudering van handel en goederenstromen. Het risico op fraude werd verkleind doordat de beambte het recht had de lading voor de opgegeven waarde op te kopen, waardoor deze mogelijk voor te weinig geld in Deense handen kwam. Foutieve gegevens over de lading vormen voor het bestuderen van schippersgemeenschappen geen probleem, omdat het daarbij alleen gaat om de vermelde schippersnamen en de plaats van afvaart en bestemming.[304]

Ten slotte zijn bij het invoeren van de gegevens in de STR Online database soms lees- of interpretatiefouten gemaakt. Als basis voor de invoer van de in de STR Online database dienden digitale weergaven van de originele STR. De informatie van deze digitale weergaven werd in de oorspronkelijke schrijfwijze in de database ingevoerd en op basis van kwaliteitstesten met steekproeven al dan niet door de Rijksuniversiteit Groningen en Tresoar geaccepteerd. Vervolgens werd de informatie gecorrigeerd, deels gestandaardiseerd en gecategoriseerd. Dit leverde geen foutloze reproductie van de originele bron op, maar wel een kwaliteit waarmee het mogelijk is om accurate zoekresultaten te generen met behulp van zoek-query's op de STR Online website.[305] Bovendien zijn de originele scans, waarop de informatie is gebaseerd, in de STR Online beschikbaar. Deze scans kunnen bij twijfel worden bekeken. In de STR werd de waarde van goederen op verschillende wijze genoteerd, of werd in één vermelding van een doorvaart soms aan een andere doorvaart gerefereerd. Problemen ten aanzien van de waarde en de soort lading zijn, omdat de schippers het onderzoeksobject zijn,

---

[302] Op de STR Online website www.soundtoll.nl is meer informatie te vinden, evenals afbeeldingen van de originele STR.
[303] Johansen database (1784-1795). www.let.rug.nl/welling/sont/johansen.htm. 'sont reconstructed v3.02.mdb'. Laatst geraadpleegd 17 april 2017; Scheltjens, *Dutch deltas*, 14.
[304] Scheltjens, *De invloed van ruimtelijke verandering*, 93-94.
[305] Scheltjens, 'Het ontstaan', 290-297; Scheltjens en Veluwenkamp, 'Sound Toll Registers online', 301-304.

voor dit onderzoek niet van toepassing. Dat het ondanks alle moeite onoverkomelijk is dat de database fouten en leemtes bevat wordt onderkend. De precieze foutmarge of de foutmarge per soort fout, bijvoorbeeld leesfout in naam of fout in invoer van betaalde belasting, is niet gespecificeerd, maar zou volgens Scheltjens en Veluwenkamp door het toepassen van standaardisatie grotendeels kunnen worden verholpen.[306]

De gegevens van de STR Online zijn bij het downloaden over vier afzonderlijke tabellen verdeeld. In de tabel *passages* zijn de datum van doorvaart, en de naam en herkomstplaats van de schipper terug te vinden. In de tabel met *cargoes* zijn de soorten lading per doorvaart en de haven van vertrek en bestemming vermeld. Het betaalde tolgeld staat in de tabel *taxes*. De tabel *images* bevat per doorvaart de link naar één en soms twee scans van de originele bron.[307] De gegevens uit de database kunnen per ingevoerde microfilm, per afzonderlijk jaar, en per zoekopdracht via de website als csv-bestand (comma separated values) worden gedownload. Alle gegevens van één doorvaart zijn te reconstrueren door de informatie uit de tabellen aan de hand van een uniek doorvaartnummer dat in alle vier tabellen is verwerkt, aan elkaar te koppelen.[308] Voor de vier onderzochte perioden van twintig jaar werden uit de STR Online de doorvaartgegevens (*passages*) en de ladingen (*cargoes*) gebruikt.[309]

3.2.8 Zeebrievenboek Amsterdam

Tegen betaling van bepaalde vastgestelde leges kon voor een zeeschip een zeebrief ofwel een nationaliteitsbewijs worden verkregen. Na betaling van de leges mocht het schip de handelsvlag voeren van de staat die de brief verstrekte. De zeebrief moest bij binnenkomst van een koopvaardijschip in een haven worden getoond. Het gebruik bestaat nog altijd en is eeuwenoud. Zeebrieven werden meestal afgegeven door de stad waar een schip thuishoorde. De schipper betaalde de leges en verklaarde dat het door hem genoemde schip met een bepaalde grootte in de Republiek thuishoorde, wat vervolgens in de zeebrief werd vastgelegd.[310] In het Stadsarchief van Amsterdam zijn tien registers met de aldaar tussen 1705 en 1787 uitgegeven zeebrieven te vinden.[311] In deze registers zijn veel schippers genoteerd waarbij vermelding is gemaakt van hun herkomstplaats, en het lastage en de naam van het schip waarvoor de zeebrief werd aangevraagd. Miriam Klaassen is doende de zeebrievenboeken van Amsterdam te transcriberen. Op dit moment zijn de jaren 1705 tot en met 1719 getranscribeerd en digitaal beschikbaar.[312] In deze bron komen de volgende gegevens voor:

- de naam van de schipper;
- de herkomstplaats van de schipper;
- de datum van afgifte van de zeebrief.

De jaren 1705 tot en met 1710 zijn voor dit onderzoek gebruikt.

3.3 Methodologie

Uit het in paragraaf 3.2 besproken bronnenmateriaal is voor de casestudies informatie over schippers gehaald. Eerst werden de gegevens uit de STR Online apart in Access bewerkt en

---

[306] Scheltjens en Veluwenkamp, 'Sound Toll Registers online', 301-304; Scheltjens, *Dutch deltas*, 16-26, 131-144.

[307] Op de website kunnen afbeeldingen geraadpleegd worden via de resultaten van een zoekopdracht, en opgezocht worden aan de hand van het unieke doorvaartnummer.

[308] Via de website is het ook mogelijk van een specifieke zoekopdracht de resultaten te downloaden.

[309] Deze downloads uit de STR Online zijn van juni en juli 2013. Sonttolregisters Online.

[310] 'Archief van de Burgemeesters: zeebrieven'. archief.amsterdam/inventarissen/inventaris/5036.nl.html. Laatst geraadpleegd 17 april 2017; Miriam Klaassen, 'Zeebrieven'. home.hccnet.nl/mwk/index.html, 'Zeebrieven'. Laatst geraadpleegd 17 april 2017.

[311] Archief van de Burgemeesters: zeebrieven. Stadsarchief Amsterdam, Archief van de Burgemeesters: zeebrieven (5036), inv. nr. 1-10.

[312] Miriam Klaassen, 'Links naar de bronbewerking'. home.hccnet.nl/mwk/index.html, 'Zeebrieven', 'Bronbewerking'. Laatst geraadpleegd 17 april 2017.

geanalyseerd. Vervolgens werd de informatie uit het andere bronnenmateriaal per periode met elkaar gecombineerd en in Access bewerkt en geanalyseerd. In zowel de gegevens uit de STR Online als het andere bronnenmateriaal werden herkomstplaatsen, havens van bestemming en vertrek, en schippersnamen op dezelfde manier gestandaardiseerd. Na dit proces konden de gegevens uit al het onderzochte bronnenmateriaal met elkaar worden vergeleken. De wijze waarop het bronnenmateriaal verwerkt, gestandaardiseerd en met elkaar is vergeleken, wordt hieronder stap voor stap besproken. De manier van werken is gebaseerd op de door Scheltjens in zijn proefschrift en in *Dutch deltas* voorgestelde en gebruikte methodologie,[313] een praktische notitie die Scheltjens over het verwerken van gegevens uit de STR Online schreef,[314] en een artikel van Scheltjens en Dopfer waarin zij aan de hand van materiaal uit de STR Online een methodologie voor classificatie en analyse van menselijke activiteit in de geografische ruimte voorstellen.[315]

3.3.1 Standaardisatie en selectie herkomstplaatsen STR Online

Voor de vier twintigjarige onderzoeksperioden werden STR Online gegevens gedownload. Hiervan werden de herkomstplaatsen bekeken en bewerkt om daaruit doorvaarten van schippers uit de besproken plaatsen te halen. Hiertoe werden de STR Online gegevens in Access geïmporteerd en met een voor het STR Online project gemaakte plaatsnamendatabase verbonden.[316] Deze plaatsnamendatabase bevat standaardvormen en naamvarianten van plaatsnamen.[317] Door de in het materiaal voorkomende plaatsnamen te koppelen aan een variant in de plaatsnamendatabase is het mogelijk de herkomstplaatsen van schippers, evenals de havens van vertrek en bestemming, tot een standaardvorm te standaardiseren. Omdat er zeer veel variatie in schrijfwijze in het bronnenmateriaal voorkomt, zijn met de plaatsnamendatabase nog niet alle varianten van plaatsnamen te standaardiseren. Daardoor bleef een heel aantal doorvaarten over, die niet gestandaardiseerd waren. Van de niet gestandaardiseerde plaatsnamen zijn alle spelvarianten die op een van de gekozen plaatsen leken, aan de tabel met varianten toegevoegd, om ze daarna handmatig aan een standaardvorm te koppelen.[318] Na deze koppeling konden de doorvaarten van schippers uit de onderzochte plaatsen geselecteerd en verder worden bewerkt. Per onderzochte periode is één bestand gemaakt waarin alle doorvaarten van alle zes besproken plaatsen opgenomen zijn.[319]

3.3.2 Standaardisatie van havens van bestemming en vertrek

De doorvaartgegevens voor de zes casestudies uit de STR Online zijn in Access aan de corresponderende gegevens van de ladingen gekoppeld. Hierin zijn de haven van bestemming en van vertrek terug te vinden, waarmee de door de schipper afgelegde route inzichtelijk wordt. Access maakt voor deze koppeling per lading één record aan. Omdat bij veel doorvaarten niet één maar meerdere ladingen voorkomen, ontstonden na koppeling van

---

[313] Scheltjens, *De invloed van ruimtelijke verandering*, 70-110.
[314] Werner Scheltjens, STR online: Van ruwe data naar analyse van schipperspopulaties. Versie 2012.02.03 (handleiding bronbewerking STR Online; z.p. 2012).
[315] Scheltjens en Dopfer, 'Unified rule approach', 229-247.
[316] De database is gemaakt en wordt ververst door George Welling, Rijksuniversiteit Groningen. Versie 14 van 24 april 2013 is gebruikt en was de meest recente versie ten tijde van mijn gegevensbewerking.
[317] Plaatsnaamvarianten zijn te vinden in *Place_Codes* en plaatsnaamstandaardvormen in *dbo_Steder*.
[318] Hierbij heb ik in het opmerkingenveld mijn initialen en de datum geplaatst en de keuze voor de koppeling, indien nodig, omschreven.
[319] Voor deze aanpak is gekozen omdat standaardisatie van alle namen of van alle namen met een herkomstplaats in de Republiek binnen de gekozen tijdvakken zeer tijdrovend was en niet binnen de kaders van dit project past. Hiermee vallen doorvaarten van schippers uit de casestudies buiten het onderzoek wanneer zij andere herkomstplaatsen dan de casestudies opgaven. Echter, uit onderzoek van Scheltjens blijkt dat schippers in de meeste gevallen hun eigen herkomstplaats opgaven en slechts in een beperkt aantal gevallen een andere plaats opgaven. Scheltjens, *Dutch deltas*, 131-139.

doorvaarten en ladingen veel meer nieuwe records dan het oorspronkelijk aantal doorvaarten. Deze dubbele records van doorvaarten zijn verwijderd tot alleen unieke doorvaartnummers over bleven. Hierdoor zijn in enkele gevallen bij afwijkende routes havens van bestemming of vertrek weggevallen. Echter, in de meeste gevallen kwam (het grootste deel van) de lading uit dezelfde plaats en was het ook bestemd voor dezelfde haven van bestemming. Daarnaast ging het in de analyse van de bestemmingen om de meest voorkomende havens voor de gehele schipperspopulatie, waarop deze selectie van de bestemmingen slechts beperkt invloed had. Bovendien werd bij de analyse van de bestemmingen gekeken naar zowel de haven van bestemming als de haven van afvaart binnen en buiten het Oostzeegebied, wat het wegvallen van meerdere mogelijke bestemmingen deels ondervangt.

Voor zowel de gegevens van de STR Online als het andere bronnenmateriaal zijn de havens van bestemming en vertrek gekoppeld aan de plaatsnamendatabase en op dezelfde wijze als de herkomstplaatsen van de schippers gestandaardiseerd. Plaatsnaamvarianten die nog niet in de database voorkwamen werden aan de tabel met varianten toegevoegd. In het veld opmerkingen is aangegeven wanneer en waarom de varianten werden toegevoegd, en waarom voor verbinding aan een bepaalde standaardplaatsnaam werd gekozen. Voor een beperkt aantal niet aan een standaardplaatsnaam te koppelen plaatsen is een nieuwe standaardnaam aan de tabel met standaardnamen toegevoegd. Wanneer meerdere mogelijke bestemmingen in bijvoorbeeld een bevrachtingscontract voorkwamen, is daarvan de eerste gestandaardiseerd als meest voor de hand liggende bestemming.

3.3.3 Standaardisatie van namen van schippers

Voor de standaardisatie van schippersnamen in al het gebruikte bronnenmateriaal is een door Scheltjens aangepaste versie van de namenthesaurus van Tresoar gebruikt.[320] Deze namenthesaurus is op naamvarianten en standaardnamen uit bronnenmateriaal uit Friesland, zoals trouw-, doop- en begraafregisters, gebaseerd. Scheltjens heeft deze database gebruikt en uitgebreid voor standaardisatie van bronnenmateriaal waarin in het Oostzeegebied actieve schippers uit Friesland voorkomen. Hierdoor is deze aangepaste namenthesaurus relevant en geschikt voor toepassing op het in dit proefschrift gebruikte bronnenmateriaal. De namenthesaurus bevat voor voornamen en voor patroniemen en achternamen een tabel met varianten en standaardvormen.

Voor het standaardisatieproces van schippersnamen is eerst gecontroleerd of alle kolommen van de te gebruiken bestanden de juiste informatie bevatten. Patroniemen in de kolom met achternamen werden bijvoorbeeld naar de tabel met patroniemen verplaatst. Na de gegevenscontrole werd in Access een eerste standaardisatie uitgevoerd. Dit werd gedaan voor alle zes onderzochte plaatsen in één bestand per periode om de tweede handmatige standaardisatie te vergemakkelijken. De standaardisatie van de namen en de verbinding van nog niet gekoppelde namen aan een standaardvorm is een arbitrair proces. Voornamen, patroniemen en achternamen die na deze eerste stap nog niet aan een standaardvorm gekoppeld waren, zijn aan de desbetreffende tabel met varianten toegevoegd. Vervolgens is de lijst met varianten alfabetisch geordend en zijn de nog niet gekoppelde varianten met wel gekoppelde varianten vergeleken. Op basis van gelijkenis met al aan een standaardnaam gekoppelde varianten kon een groot aantal nieuwe varianten aan een standaardnaam worden verbonden. Voor varianten waarvoor dit niet lukte werd een nieuwe standaardnaam aan de lijst met standaardnamen

[320] Scheltjens gebruikte de namenthesaurus voor zijn proefschrift en voor zijn werk als postdoc binnen het NWO onderzoeksproject *The Ascent of the Frisians* (projectnummer 360-53-110), waar ook dit proefschrift onderdeel van uitmaakt. De door Scheltjens gebruikte en aangevulde namenthesaurus (versie 4 van 7 juli 2005) was te vinden via www.tresoar.nl. In de namenthesaurus zijn voor mannen en vrouwen standaardnamen en varianten opgenomen. In dit onderzoek naar schippers zijn de tabellen aangaande mannennamen gebruikt; 'Thesaurus – toelichting'. www.tresoar.nl, 'Help', 'Thesaurus – toelichting'. Laatst geraadpleegd 17 april 2017; Scheltjens, *De invloed van ruimtelijke verandering*, 103.

toegevoegd. In deze gevallen heb ik in het opmerkingenveld van de tabellen van de namenthesaurus mijn initialen en de datum van toevoeging van of koppeling aan een standaardnaam vermeld, soms met een korte uitleg, zoals de gelijkenis met een andere spellingsvariant.[321]

3.3.4 Controle en correctie

De tweede standaardisatie bestond uit een handmatige controle, correctie en aanpassing van de eerste standaardisatie. De gegevens werden geordend door de schippersnamen op verschillende wijze alfabetisch te sorteren. Eerst werd alfabetisch gesorteerd op achtereenvolgens voornaam, patroniem en achternaam om de gegevens te ordenen en te kunnen controleren. Hetzelfde werd gedaan door achtereenvolgens alfabetisch op patroniem, voornaam, achternaam en daarna op achternaam, voornaam en patroniem te sorteren. Hierdoor konden de schippersnamen vanuit het perspectief van de voornaam, het patroniem en de achternaam met elkaar worden vergeleken. Bij deze controle en correctie werd gekeken naar de oorspronkelijke spelling, de eerste standaardisatie en of de vaarten bij een schippersnaam op elkaar aansloten, of elkaar juist uitsloten. Indien twee verschillende schippers uit de eerste standaardisatie op basis van deze vergelijking één schipper bleken te zijn, dan werd dit gecorrigeerd. Sterk op elkaar lijkende namen, zoals bijvoorbeeld 'Age Alles' en 'Oege Alles', met overeenkomsten in vaarpatroon, zijn aan elkaar gekoppeld door toepassing van één standaardnaam per categorie. Daarbij is de redenering dat wanneer spellingsvarianten van namen sterk op elkaar lijken en bovendien de vaarpatronen op elkaar aansluiten, het zeer waarschijnlijk is dat het om één en dezelfde schipper gaat. Waar volgens de eerste standaardisatie sprake was van één schipper, maar dit onmogelijk bleek op basis van het vaarpatroon van conflicterende heen en retourvaarten, werd van twee schippers uitgegaan. Door twee verschillende standaardnamen toe te passen zijn de doorvaarten aan de twee afzonderlijke schippers toegeschreven.

Uit de tweede standaardisatie werd duidelijk dat er voor de STR Online patronen in lees- en interpretatiefouten bestaan. Een deel van deze fouten ontstond bij de totstandkoming van de originele bron, een ander deel bij de gegevensinvoer in de STR Online. Bepaalde namen lijken bovendien fonetisch sterk op elkaar en werden op verschillende manieren in de STR opgeschreven, of op verschillende manieren in de STR Online ingevoerd. Het schrift van de klerk kan bij invoer in de STR Online verkeerd gelezen en daardoor foutief in zijn gevoerd. Zo lijkt de schrijfwijze van bepaalde letters vaak sterk op elkaar, zoals de S en T bij de namen Sijmen en Tijmen, en deze is bij de invoer in de STR Online niet altijd juist geïnterpreteerd. Dit blijkt ook uit de bij twijfelgevallen door mij bekeken scans van de originele bron. Bij aanpassing van lees- en interpretatiefouten in de tweede standaardisatie heb ik in het opmerkingenveld de reden voor correctie gegeven.

Uit controle van de eerste standaardisatie bleek dat niet alle schippers consistent één herkomstplaats opgaven. Soms gaven schippers meerdere malen plaats *x* als herkomstplaats aan, maar daarnaast ook een aantal malen een andere plaats. Soms is het zelfs helemaal onduidelijk waar een schipper vandaan kwam, bijvoorbeeld bij eenmalig of sporadisch voorkomende schippers omdat daarvan maar een of twee doorvaarten bekend zijn met twee verschillende herkomstplaatsen, of omdat er geen meest voorkomende herkomstplaats was. Enkele schippers verhuisden mogelijk, aangezien zij eerst gedurende een aantal jaren de ene plaats en vervolgens een aantal jaren een andere plaats als herkomstplaats opgaven. Afhankelijk van het vaarpatroon en het aantal keren dat de herkomstplaats is opgegeven, is er in deze gevallen van verhuizing uitgegaan, waarbij de schipper eerst van de schippersgemeenschap van plaats *x* en vervolgens van plaats *y* onderdeel uitmaakte. Dit kwam in de onderzochte

[321] Dit heb ik gedaan door in het opmerkingenveld bij een toegevoegde spellingsvariant mijn initialen en de datum te vermelden. Wanneer nodig heb ik ook vermeld waarom gekozen werd voor een bepaalde standaardnaam of dat een nieuwe standaardnaam toegevoegd is.

gegevens zeer weinig voor. Voorbeelden van verhuizende schippers zijn in bijlage 3.1 te vinden.

Daarnaast kwamen veel schippers eenmaal of sporadisch in het bronnenmateriaal voor. In sommige gevallen leek het erop dat de schipper was verhuisd. In veel andere gevallen was onduidelijk waar de schipper vandaan kwam. Uit een steekproef naar eenmalige en sporadische schippers bleek dat deze schippers meestal vaker in de STR Online voorkwamen, maar dan met een andere herkomstplaats dan de zes onderzochte plaatsen. Zij kwamen dus uit een andere plaats.[322] Deze steekproef is in bijlage 3.2 te vinden.

In de meeste gevallen gaven schippers vele malen dezelfde herkomstplaats op en kwam een andere herkomstplaats slechts eenmaal of een aantal malen voor. Daarom is de aanname gemaakt dat in het merendeel van de gevallen de schipper zijn herkomstplaats correct zal hebben opgegeven, en uit de plaats kwam die het meest consistent op werd gegeven. Indien nodig werd de herkomstplaats in de tweede standaardisatie naar de meest voorkomende plaats gecorrigeerd, die in de verdere bewerking en analyse gebruikt werd. Dat deze aanname plausibel is blijkt ook uit onderzoek van Scheltjens. Daaruit blijkt dat bij het primair kijken naar de herkomstplaats daadwerkelijk 75% ± 7% van de doorvaarten met een schipper uit die plaats naar voren komt, maar daarnaast ook 17% ± 6% van de doorvaarten waarbij een schipper deze herkomstplaats als alternatieve herkomstplaats opgaf, ofwel waarbij de schipper niet daadwerkelijk uit die plaats kwam. Het probleem van schippers die andere herkomstplaatsen opgaven, het zogenaamde 'hjemsted'-probleem, blijkt hierdoor minder groot dan vaak gedacht. Dit maakt bovendien het weergeven van eenmalige schippers in hoofdstuk 4 relevant, omdat daarmee wordt gecompenseerd voor de doorvaarten waarbij de schippers uit de onderzochte plaatsen een andere herkomstplaats opgaven.[323]

Uit de analyse van het additionele bronnenmateriaal bleek dat er schippers waren die volgens dit materiaal (mogelijk) naar het Oostzeegebied voeren, maar niet in het STR Online materiaal terug te vinden zijn. Uit bijlage 3.3 bleek dat het in deze gevallen ging om verkeerde standaardisatie die moest worden gecorrigeerd, of om schippers die niet uit de opgegeven plaats kwamen, en in de STR Online onder hun correcte herkomstplaats terug te vinden zijn.

3.3.5 Verdere verwerking en analyse van gegevens

Op basis van de tweede standaardisatie werd per onderzochte plaats een overzicht gemaakt, waarin per individuele schipper het aantal doorvaarten per periode en per jaar is weergegeven. Deze overzichten werden voor verschillende bewerkingen gebruikt. Zo werd per casestudie een overzicht gemaakt van het aantal schippers dat per plaats jaarlijks actief was. Hiermee werd voor de vier onderzochte perioden de populatiedynamiek van de schippersgemeenschap inzichtelijk gemaakt. Dit is zowel voor de STR Online gegevens afzonderlijk als voor alle bronnen gecombineerd gevisualiseerd in een grafiek met daarin het aantal actieve schippers per jaar. Voor de gegevens uit de STR Online werd vastgesteld welk deel van de populatie een eenmalige schipper was. De overige schippers werden op basis van hun mate van activiteit, afhankelijk van hun doorvaarten en jaren van activiteit, als sporadisch, regelmatig of specialistisch geclassificeerd (bijlage 3.4).[324] Ook werd het aandeel dat de verschillend geclassificeerde schippers in het aantal doorvaarten met elkaar hadden vergeleken. Daarnaast werd per jaar het aantal nieuwe schippers met de al bekende schippers vergeleken. De

[322] De veronderstelling van Scheltjens uit paragraaf 2.3 is hiermee bevestigd; het ging in de meeste gevallen om schippers met andere herkomstplaatsen dan de hier onderzochte plaatsen.

[323] Scheltjens, *Dutch deltas*, 131-139; Daarnaast laat Scheltjens zien dat er in tijden van oorlog inderdaad onder neutrale vlag gevaren werd. Scheltjens, *Dutch deltas*, 143-145.

[324] De classificaties 'eenmalig', 'sporadisch', 'regelmatig' en 'specialistisch' zijn overgenomen van de bewerkingsmethode van Scheltjens, en Scheltjens en Dopfer. Scheltjens, STR online; Scheltjens en Dopfer, 'Unified rule approach'; Scheltjens spreekt van 'specialized participation' en 'flexible specialisation'. Scheltjens, *Dutch deltas*, 146-154.

gegevens over bestemmingen werden per schippersgemeenschap en periode gestandaardiseerd en bewerkt om de belangrijkste bestemmingen en de ontwikkeling hierin vast te stellen.

Door de bovengenoemde stappen was het mogelijk een analyse van de ontwikkeling van de schippersgemeenschap per plaats te maken. In plaats van een hoeveelheid doorvaarten ontstaat hierdoor per onderzochte plaats een gedetailleerder beeld van de schippersgemeenschap, waarbij tot op een bepaald niveau bij benadering sprake is van individuen.[325] Door de standaardisatie en de combinatie van het bronnenmateriaal zijn uitspraken te doen over de verschillende soorten schippers en hun mate van activiteit binnen de schippersgemeenschap van een plaats. Daarnaast zijn belangrijke routes en bestemmingen van de schippersgemeenschap te analyseren. Er ontstaat op die manier een levendig en dynamisch beeld van de ontwikkeling van het aantal schippers en hun activiteit.

3.3.6 Weergave van de empirie in hoofdstuk 4

Het volgende hoofdstuk geeft de empirie weer en hierin worden voor de perioden 1641-1660, 1691-1710, 1741-1760 en 1791-1810 per casestudie de resultaten van het bronnenonderzoek gepresenteerd. Deze perioden worden in de tekst ook eerste, tweede, derde en vierde periode genoemd. De in hoofdstuk 4 genoemde aantallen schippers en percentages zijn voor de leesbaarheid van de tekst afgerond. De niet afgeronde aantallen en percentages zijn in de bijlagen terug te vinden.

Ten eerste wordt per plaats de Oostzeevaart en het aantal Oostzeeschippers dat in het onderzochte STR Online materiaal is gevonden besproken. Per plaats is het aantal gevonden Oostzeeschippers met het aantal Sontdoorvaarten vergeleken om te onderzoeken of kennis over de Sontvaart leidt tot kennis over de schipperspopulatie van een plaats. Voor schippers die voorkwamen in de STR Online is voor de perioden 1641-1660, 1691-1710, 1741-1760 en 1791-1810 het aantal doorvaarten per schipper per jaar berekend. Deze verhouding tussen het aantal doorvaarten en het aantal schippers is gebruikt om voor alle jaren waarvoor doorvaarten bekend zijn het mogelijke aantal Oostzeeschippers te berekenen. Daarvoor is het aantal Sontdoorvaarten tot 1634 op de STT gebaseerd, en voor de periode 1634 tot 1857 op de STR Online gebaseerd.[326]

Ten tweede wordt de uitkomst van de vergelijking van de STR Online gegevens met het additionele bronnenmateriaal gepresenteerd. Deze vergelijking werd gemaakt om te kijken of schippers die voorkwamen in de STR Online naast het Oostzeegebied ook op andere bestemmingen actief waren. In het additionele bronnenmateriaal werden bovendien extra schippers gevonden, die niet in het STR Online materiaal voorkwamen. Ook werd in het additionele bronnenmateriaal gezocht naar activiteit op andere routes dan de Oostzee van schippers uit plaatsen die vanaf de 18^{e} eeuw in de STR Online terug te vinden zijn. Uit de vergelijking bleek dat sommige schippers in een onderzochte periode in een specifiek jaar alleen voorkwamen in het additionele bronnenmateriaal en in andere jaren (ook) in de STR Online. Andere schippers werden alleen in het additionele bronnenmateriaal gevonden.

Ten derde wordt de ontwikkeling van het aantal Oostzeeschippers en hun activiteit op basis van de STR Online nader geanalyseerd om de dynamiek in de opbouw van de schipperspopulaties in beeld te brengen. Eerst is voor de verschillende perioden naar de ontwikkeling van het aantal eenmalige, nieuwe (niet eenmalige) en bekende schippers gekeken. Vervolgens is per periode naar de ontwikkeling van het aantal als eenmalig, sporadisch, regelmatig of specialistisch geclassificeerde schippers gekeken. Deze aanduiding geeft de mate van

[325] Niet van alle individuele schippers is daadwerkelijk uitgezocht in andere bronnen of het om individuen gaat. Dit is bij benadering en op basis van aannames gebeurd aan de hand van het bronnenmateriaal over scheepvaartactiviteit van deze schippers.

[326] Toen de bewerking en analyse van het bronnenmateriaal werd uitgevoerd, waren in de STR Online de jaren tot 1634 nog niet beschikbaar. Daarom werd hiervoor de STT gebruikt.

activiteit ofwel intensiteit van varen van de schipper voor de onderzochte periode weer, en hangt derhalve samen met de mate van activiteit van de gehele schipperspopulatie van die plaats voor die periode. Om deze ontwikkeling te analyseren is de hiervoor genoemde classificatiemethode van Scheltjens, en Scheltjens en Dopfer gebruikt, welke de activiteit van de schipper relateert aan de gemiddelde activiteit van het totale aantal schippers, gebaseerd op het aantal doorvaarten en het aantal jaren dat de schipper actief was. Een uitleg van deze methode is in bijlage 3.4 te vinden.

Ten slotte worden de bestemmingen van de schippers behandeld. De ontwikkeling van de schipperspopulaties kan samenhangen met de ontwikkeling van de vraag naar transport op specifieke bestemmingen. Eerst komen daarbij de bestemmingen uit het additionele bronnen-materiaal aan bod, waarbij de bestemmingen voor schippers die niet in de STR Online voorkomen apart worden behandeld. Daarna worden de bestemmingen uit de STR Online voor de gehele schippersgemeenschap per plaats en onderzochte periode behandeld, namelijk de belangrijkste havens van bestemming en afvaart binnen en buiten het Oostzeegebied. Per plaats worden daarna de hoofdlijnen in een deelconclusie samengevat.

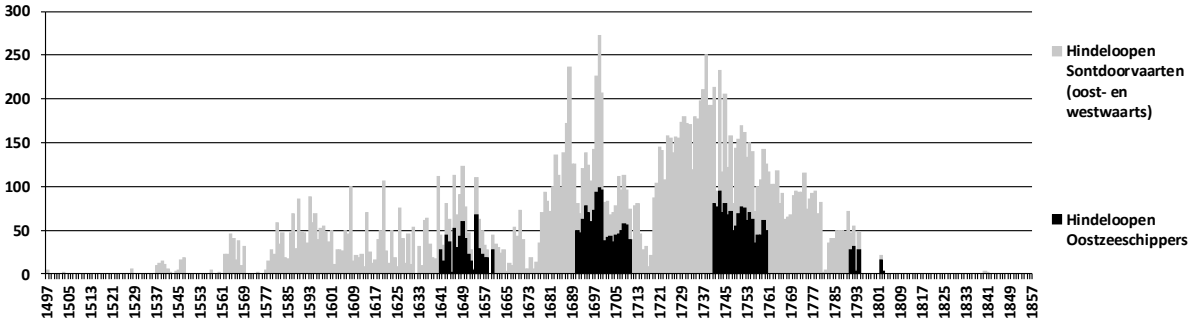
4. Schippers uit Friesland in het bronnenmateriaal

In dit hoofdstuk worden per casestudie de resultaten van het bronnenonderzoek gepresenteerd. Achtereenvolgens komen de ontwikkeling van het aantal Oostzeeschippers, de ontwikkeling van het totale aantal schippers, de mate van activiteit van de Oostzeeschippers, en de belangrijkste bestemmingen van de schippersgemeenschap zowel binnen als buiten het Oostzeegebied aan bod.

4.1 Hindeloopen

In het laatste kwart van de 17e eeuw nam het aantal Sontdoorvaarten van schippers met herkomstplaats Hindeloopen sterk toe. Na een afname tussen 1700 en 1717 nam het aantal Sontdoorvaarten vervolgens tot het midden van de 18e eeuw toe, waarna dit aantal opnieuw afnam. Over het geheel was voor Hindeloopen de periode 1677 tot 1780, op de eerste decennia van de 18e eeuw na, een bloeiperiode voor de Oostzeevaart (grafiek 4.1.1). In de 19e

Grafiek 4.1.1: Oostzeeschippers en Sontdoorvaarten met herkomstplaats Hindeloopen

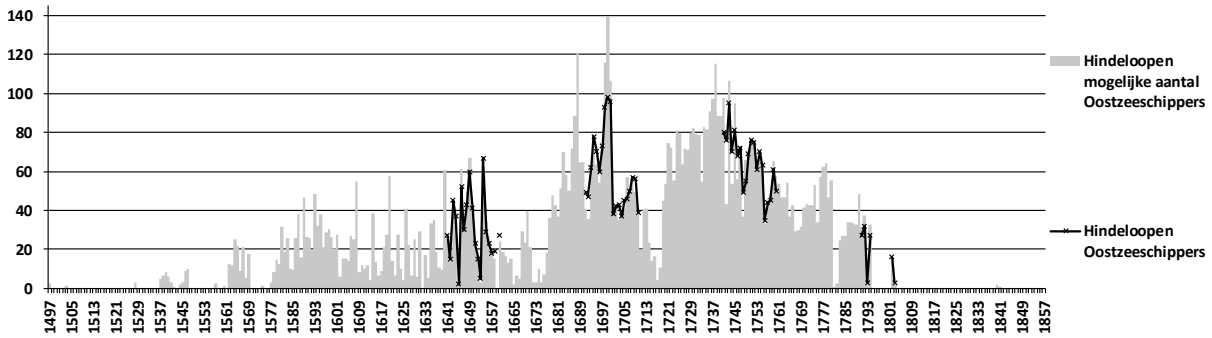


Bron: STT (tot 1634) en STR Online (1634-1857) (doorvaarten); bijlage 4.2 (schippers).

eeuw werden zo goed als geen Sontdoorvaarten gemaakt. Naast de doorvaarten is in bovenstaande grafiek voor de vier onderzochte perioden het aantal in de STR Online gevonden schippers weergegeven. Een overzicht van alle gevonden Oostzeeschippers en hun activiteit per jaar is in bijlage 4.1 terug te vinden. De ontwikkeling van het aantal Oostzeeschippers sluit in grote lijn aan bij de ontwikkeling van het aantal Sontdoorvaarten, al vertoont het aantal doorvaarten in bepaalde jaren meer schommelingen dan het aantal schippers (bijvoorbeeld 1699 en 1741-1750). In de vier onderzochte perioden werden achtereenvolgens 265, 286, 263 en 54 schippers geïdentificeerd. In deze perioden waren gemiddeld per jaar 29, 59, 65 en –voor de jaren waarover gegevens bekend zijn– 18 schippers per jaar actief.

De ontwikkeling van het aantal schippers en het aantal doorvaarten vertoont veel gelijkenis. Dat blijkt ook uit de positieve correlatiecoëfficiënt van 0,95 voor het aantal doorvaarten en het aantal schippers (bijlage 4.2). Met het voor de onderzochte perioden berekende gemiddelde aantal doorvaarten per schipper per jaar, is aan de hand van de bekende doorvaartgegevens het mogelijke aantal actieve Oostzeeschippers buiten de onderzochte perioden per jaar berekend (grafiek 4.1.2). Naast het berekende aantal schippers is het aantal daadwerkelijk geïdentificeerde Oostzeeschippers voor de onderzochte perioden weergegeven. Voor de periode tot en met 1675 werd het gemiddelde aantal doorvaarten per schipper per jaar uit de periode 1641-1660 gebruikt. Het gemiddelde van periode 1691-1710, 1741-1760 en 1791-1810 is respectievelijk gebruikt voor het berekenen van het aantal schippers voor de periode 1676-1725, 1726-1775 en 1776-1825. Het gemiddelde van de eerste drie perioden samen werd gebruikt voor de berekening van het aantal schippers voor de periode 1826-1857. De kolommen geven het berekende aantal Oostzeeschippers weer. De lijn geeft voor de onderzochte perioden het aantal daadwerkelijk geïdentificeerde schippers uit de STR Online

Grafiek 4.1.2: Berekening van het aantal Oostzeeschippers uit Hindeloopen a.d.h.v. Sontdoorvaarten



Bron: STT (tot 1633), STR Online (1634-1857), en bijlage 4.2.

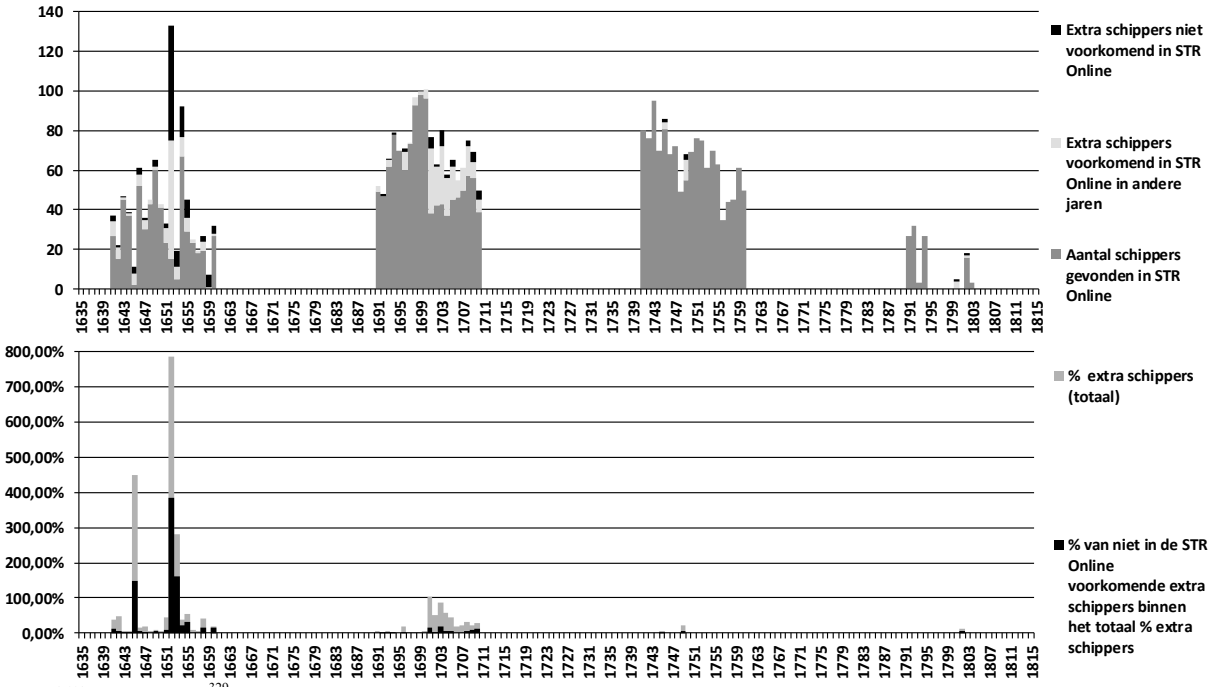
weer. Dezelfde systematiek is gehanteerd voor de overige plaatsen.[327] Alhoewel de tendens van de berekende aantallen enigszins afwijkt van de daadwerkelijke aantallen schippers uit de STR Online, is de berekening aannemelijk. Afgezien van een uitschieter rond 1700 vallen voor de onderzochte perioden beide lijnen vrijwel samen, en lijkt het aantal Sontdoorvaarten een indicatie van het aantal Oostzeeschippers.

Uit het additionele bronnenmateriaal blijkt activiteit van schippers uit Hindeloopen op andere vaarten dan de Oostzeevaart (tabel 4.1.1 en tabel 4.1.2). Bovendien blijkt uit vergelijking van schippersnamen in al het onderzochte bronnenmateriaal dat sommige schippers alleen in het additionele bronnenmateriaal of alleen in de STR Online voorkwamen, terwijl andere schippers in beide voorkwamen.[328] In grafiek 4.1.3 is bovenin het aantal gevonden schippers per jaar weergegeven. Het grijze deel van de kolom vertegenwoordigt schippers gevonden in de STR Online. Het lichtgrijze deel daarboven vertegenwoordigt schippers die in dat jaar in het additionele bronnenmateriaal en in andere jaren in de STR Online voorkwamen. Het zwarte deel bovenaan vertegenwoordigt schippers die enkel in het additionele bronnenmateriaal werden gevonden. In het onderste deel van de grafiek is het percentage extra schippers uit het additionele bronnenmateriaal in relatie tot de schippers in de STR Online weergegeven. In grijs is het percentage schippers weergegeven die in andere jaren ook in de STR Online voorkwamen. In zwart is het percentage schippers weergegeven dat niet in de STR Online terug werd gevonden.

In de periode 1641-1660 en 1691-1710 werden in het additionele bronnenmateriaal veel schippers uit Hindeloopen gevonden. In 1652 werden 118 extra schippers gevonden naast 15 schippers in de STR Online. Van deze 118 schippers kwamen 60 in andere jaren ook in de STR Online voor, terwijl 58 schippers alleen in het additionele bronnenmateriaal voorkwamen. Voor andere jaren met hoge percentages extra schippers ging het om beduidend minder schippers. Voor 1645 ging het bijvoorbeeld om slechts 2 schippers in de STR Online, waardoor de in het additionele bronnenmateriaal gevonden 9 schippers een hoog percentage extra schippers opleveren (450%). In 1653 werden 14 extra schippers (280%) naast de 5 schippers uit de STR Online gevonden. Tussen 1741 en 1760 werden minder schippers gevonden die niet actief waren in het Oostzeegebied. In 1749 werden naast 55 schippers in de STR Online 13 andere schippers gevonden (24%). Daarvan kwamen 3 (5%) niet voor in de STR Online. In totaal werden in de eerste periode 83, in de tweede periode 31, en in de derde periode 3 schippers gevonden, die alleen in het additionele bronnenmateriaal voorkwamen (bijlage 4.3.3).

[327] Voor Woudsend, Lemmer en Heerenveen is het gemiddelde aantal doorvaarten per schipper per jaar van 1741-1760 gebruikt voor de berekening van het aantal schippers voor de periode 1695-1775, aangezien door weinig of geen gegevens voor deze plaatsen een gemiddelde voor de periode 1691-1710 ontbreekt.
[328] In bijlage 4.3.1 en 4.3.2 is per plaats een schipperslijst met respectievelijk de activiteit per periode per jaar en een schipperslijst met het voorkomen en het aantal vermeldingen per bron opgenomen.

Grafiek 4.1.3: Oostzeeschippers en extra schippers Hindeloopen (wel/niet STR Online) en percentage extra schippers t.o.v. STR Online



Bron: bijlage 4.2 en 4.4.[329]

Uit grafiek 4.1.3 blijkt dat fluctuaties in de schipperspopulatie minder sterk waren dan de STR Online doet vermoeden. Zo werd de afname van de schipperspopulatie rond 1700 deels opgevangen doordat schippers op andere routes actief werden. Deze schippers keerden later al dan niet terug op Oostzeeroutes. Uit het onderzochte bronnenmateriaal blijkt daarnaast dat, vooral aan het einde van de 17e en in de eerste helft van de 18e eeuw, het aantal Oostzeeschippers uit Hindeloopen toenam. Na het midden van de 18e eeuw nam hun aantal af. Het aantal schippers dat in het additionele bronnenmateriaal werd gevonden, was het grootst in het midden van de 17e eeuw en nam rond 1700 en in de loop van de 18e eeuw af. Op basis van het onderzochte bronnenmateriaal lijkt het erop dat in de loop van de 17e en de 18e eeuw minder schippers op bestemmingen buiten het Oostzeegebied actief waren, en dat het aantal Oostzeeschippers in de tweede helft van de 17e en eerste helft van de 18e eeuw sterk toenam, om daarna weer af te nemen.

Oostzeeschippers waren in verschillende mate actief in de Oostzeevaart, wat hieronder aan de hand van de frequentie van doorvaren door de Sont en de classificatiemethode wordt behandeld (bijlage 3.4).[330] Om de aanwas van schippers te duiden wordt eerst gekeken naar het aantal en percentage eenmalige, nieuwe (niet eenmalige) en bekende schippers per jaar (grafiek 4.1.4). Voor ieder eerste jaar van iedere onderzochte periode zijn alle schippers nieuw omdat ze voor het eerst binnen de onderzochte periode voorkomen.

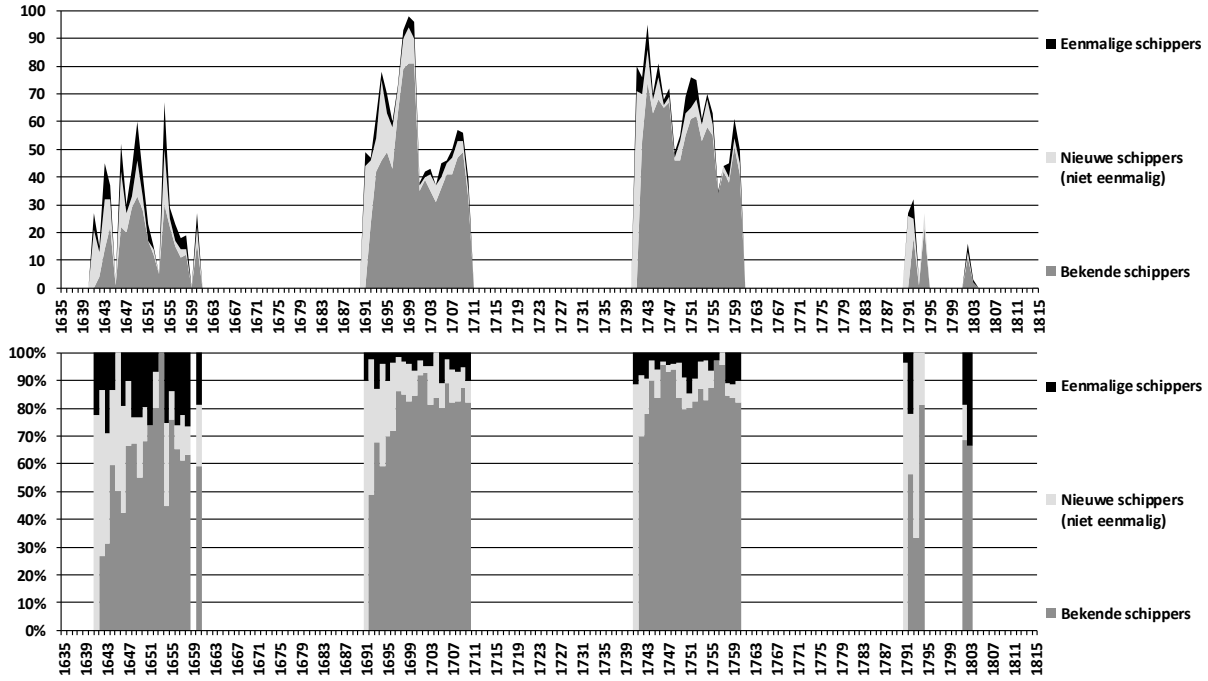
In de periode 1641-1660 en in de eerste helft van de periode 1691-1710 was het aantal nieuwe schippers ten opzichte van bekende schippers vrij groot. Dit duidt erop dat er structureel meer schippers in het Oostzeegebied actief werden. In de eerste drie perioden was het aantal nieuwe (niet eenmalige) schippers stabiel met gemiddeld respectievelijk 7, 11 en 9 per jaar. Voor de periode 1791-1810 zijn in de STR Online slechts over enkele jaren gegevens

[329] Voor jaren zonder Oostzeeschippers, zoals 1659, is het niet mogelijk een percentage voor 'extra schippers' te berekenen.

[330] Lijsten met schippersnamen en hun activiteit per jaar in de STR Online, evenals hun entiteitstatus en hun classificatie, zijn opgenomen in bijlage 4.1. Dezelfde aanpak is gebruikt voor de overige plaatsen.

gevonden, en voor die jaren was het gemiddelde aantal nieuwe schippers 7 per jaar. Het aandeel dat nieuwe (niet eenmalige) schippers in de verschillende perioden hadden, was gemiddeld respectievelijk 25%, 19%, 13% en 39% per jaar. Eenmalig voorkomende schippers namen slechts een geringe plaats in, en in de meeste gevallen waren zij uit een andere plaats afkomstig (paragraaf 3.3.4 en bijlage 3.2).[331] Vooral in de eerste twee perioden nam het aantal

Grafiek 4.1.4: Eenmalige, nieuwe en bekende Oostzeeschippers uit Hindeloopen per jaar, absoluut en procentueel



Bron: bijlage 4.2.

schippers toe door een toename van het aantal bekende schippers. Het aantal bekende schippers vooral in de eerste twee perioden toe, en was in de onderzochte perioden achtereenvolgens gemiddeld 16, 45, 52 en 9 ofwel 54%, 76%, 80% en 50% per jaar. Hieruit blijkt een toenemende activiteit van schippers uit Hindeloopen op de Oostzee. Vanaf de derde periode nam hun aantal af. Tot het midden van de 18e eeuw werden veel nieuwe schippers uit Hindeloopen actief op de Oostzee, en nam de groep bekende schippers in omvang toe. De toename en stabiliteit van het aantal bekende schippers, die de kern van de schippersgemeenschap uitmaakte, duidt op een geleidelijke specialisatie in de vaart op de Oostzee.

Voor een beter beeld van de activiteit van Oostzeeschippers uit Hindeloopen en om de dynamiek en stabiliteit van de schippersgemeenschap verder te onderzoeken, is de analyse van de Oostzeeschippers verder verfijnd. Op basis van de mate van activiteit van de schippers zijn zij onderverdeeld in de classificaties eenmalig, sporadisch, regelmatig of specialistisch. Hieronder worden het aantal en aandeel van deze categorieën weergegeven. Eerst volgt een beschouwing van de samenstelling van de schippersgemeenschap per onderzochte periode voor de gehele periode van 20 jaren (grafiek 4.1.5). Daarna volgt een beschouwing waarbij de samenstelling van de schipperspopulatie per periode per jaar wordt weergegeven (grafiek 4.1.6). Vervolgens wordt hetzelfde gedaan voor de doorvaarten (grafiek 4.1.7 en 4.1.8). Afhankelijk van het gekozen perspectief is een andere verhouding te zien. Bij beschouwing van de gehele periode is bijvoorbeeld het aandeel van eenmalig voorkomende schippers groter

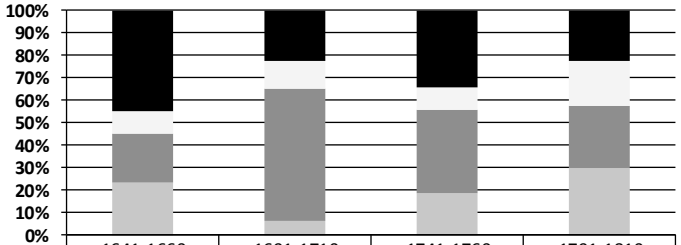
[331] Het aantal en aandeel eenmalige schippers was in de onderzochte perioden afgerond gemiddeld 6, 3, 5, en 2 per jaar, ofwel 21%, 6%, 7% en 11% (bijlage 4.2).

dan bij beschouwing van de categorieën schippers per jaar per periode. Zij kwamen slechts eenmaal voor, terwijl andere schippers meer doorvaarten in meerdere jaren maakten.

Het aantal als eenmalig geclassificeerde schippers was in de onderzochte perioden achtereenvolgens 119, 65, 90 en 12. Hun aandeel was achtereenvolgens 45%, 23%, 34% en 22%. Het aantal sporadisch gecategoriseerde schippers was achtereenvolgens 26, 35, 26 en 11, en hun aandeel was 10%, 12%, 10% en 20% van het totale aantal Oostzeeschippers in deze perioden. Het aantal als regelmatig geclassificeerde schippers was achtereenvolgens 59, 168, 98 en 15, en hun aandeel was daarmee respectievelijk 22%, 59%, 37% en 28%. Het aantal als specialistisch geclassificeerde schippers was achtereenvolgens 61, 18, 49 en 16, en hun aandeel was 23%, 6%, 19% en 30% (grafiek 4.1.5). Het aantal sporadische schippers bleef in de eerste drie perioden ongeveer gelijk. Daarentegen nam het aantal regelmatige schippers ten opzichte van de eerste periode in de tweede sterk toe, om vervolgens in de derde periode af te nemen. Het aantal gespecialiseerde schippers nam ten opzichte van de eerste periode in de tweede juist af, en nam vervolgens in de derde periode toe.

De verhouding tussen aantal en aandeel schippers per categorie is in grafiek 4.1.6 voor de onderzochte perioden per jaar in beeld gebracht. Deze visuele weergave geeft per periode

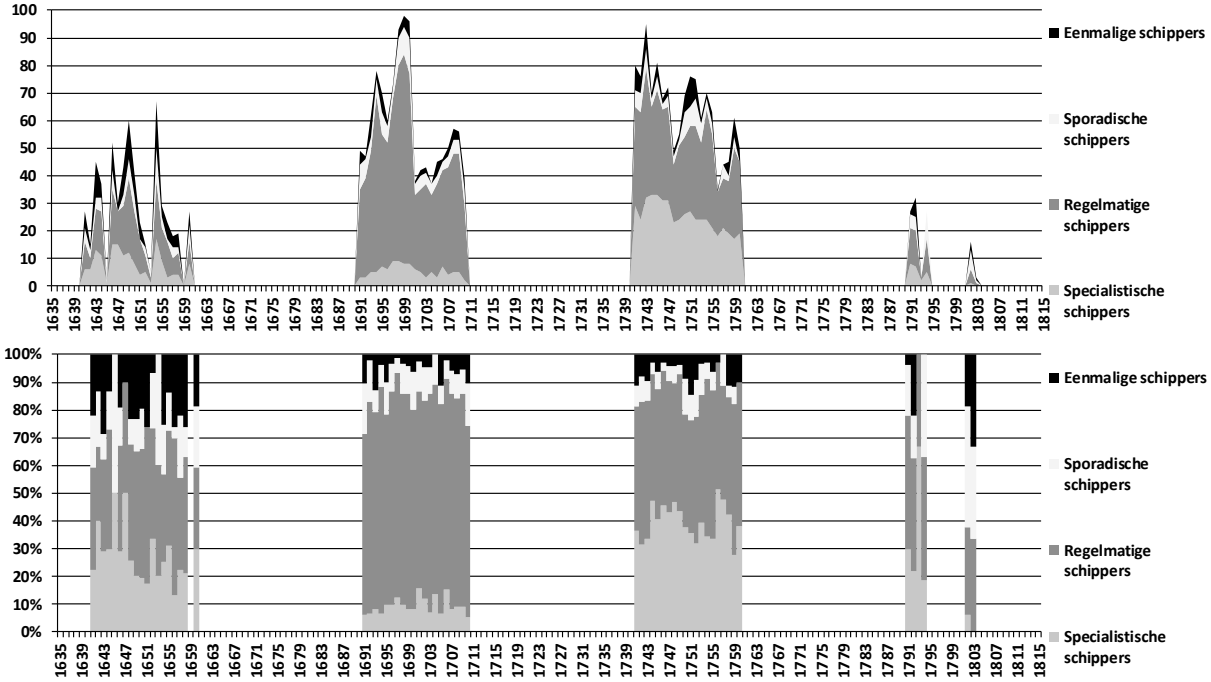
Grafiek 4.1.5: Oostzeeschippers uit Hindeloopen per categorie per periode, absoluut en procentueel



	1641-1660	1691-1710	1741-1760	1791-1810
	Hindeloopen. Aantal schippers per categorie.			
Eenmalig	119	65	90	12
Sporadisch	26	35	26	11
Regelmatig	59	168	98	15
Specialist	61	18	49	16

Bron: bijlage 4.2.

Grafiek 4.1.6: Oostzeeschippers uit Hindeloopen per categorie per jaar, absoluut en procentueel

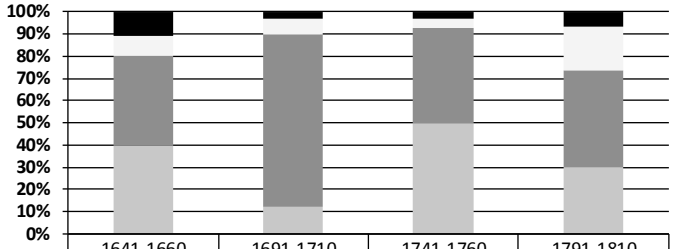


Bron: bijlage 4.2.

een genuanceerder beeld van de ontwikkelingen. Het aantal schippers in de categorie specialistisch nam in de eerste periode af en was in de tweede periode vrij laag. Hun aandeel was in deze perioden gemiddeld 27% en 9%. Vervolgens nam hun aandeel in de derde periode toe tot gemiddeld 39% en in de vierde periode af tot gemiddeld 21%. Het aandeel regelmatige schippers was in de onderzochte perioden gemiddeld achtereenvolgens 40%, 75%, 47% en 42%. Wat opvalt, is dat in alle perioden het grootste deel van de schippers als specialistisch of regelmatig geclassificeerd was. De kern van schippers uit Hindeloopen bestond dus uit regelmatige en specialistische schippers, die gezamenlijk achtereenvolgens 67%, 84%, 86% en 63% van de schippersgemeenschap uitmaakten. Dit duidt op stabiliteit. Het aandeel van als eenmalig en sporadisch geclassificeerde schippers was veel kleiner. Uit de weergave per jaar blijkt ook dat het aandeel van eenmalig voorkomende schippers kleiner was dan bij beschouwing van de periode als geheel. De toename van het aantal specialistische en regelmatige schippers tot het midden van de 18e eeuw duidt erop dat vanuit Hindeloopen een groeiende concentratie schippers in de Sontvaart actief werd.

In alle onderzochte perioden werd het merendeel van de doorvaarten gemaakt door als specialistisch of regelmatig geclassificeerde schippers (grafiek 4.1.7). In de onderzochte

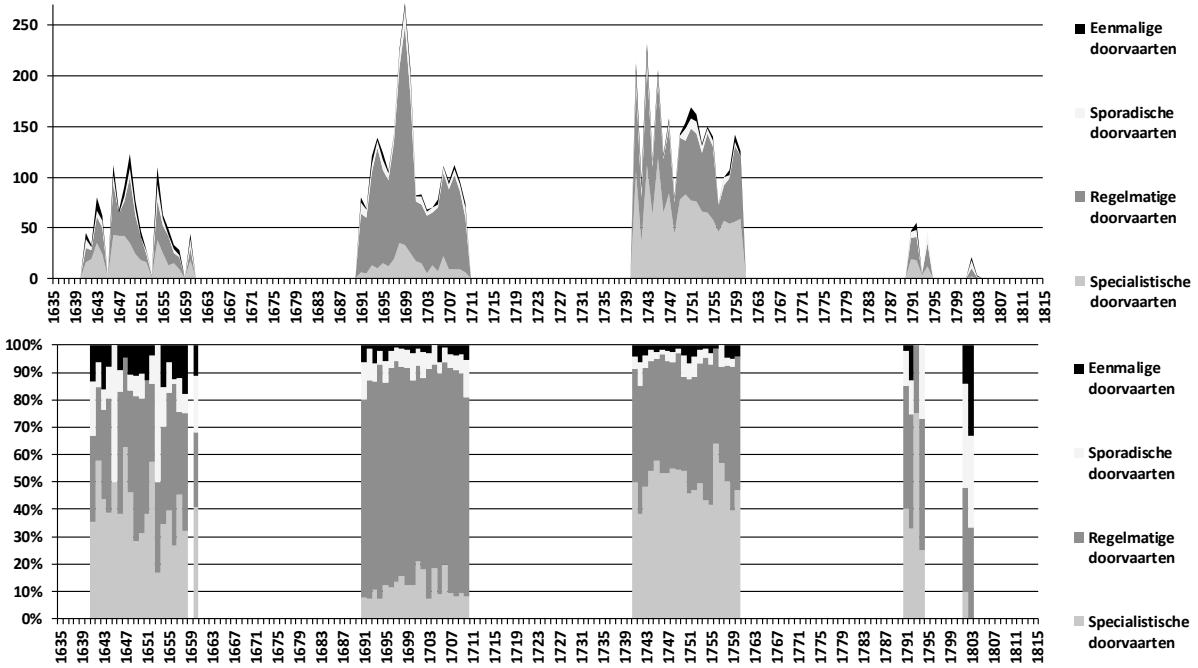
Grafiek 4.1.7: Sontdoorvaarten Hindeloopen per categorie per periode, absoluut en procentueel



	1641-1660	1691-1710	1741-1760	1791-1810
	Hindeloopen. Aantal doorvaarten per categorie.			
Eenmalig	119	65	90	12
Sporadisch	101	172	118	35
Regelmatig	446	1834	1208	77
Specialist	434	285	1404	54

Bron: bijlage 4.2.

Grafiek 4.1.8: Sontdoorvaarten Hindeloopen per categorie per jaar, absoluut en procentueel

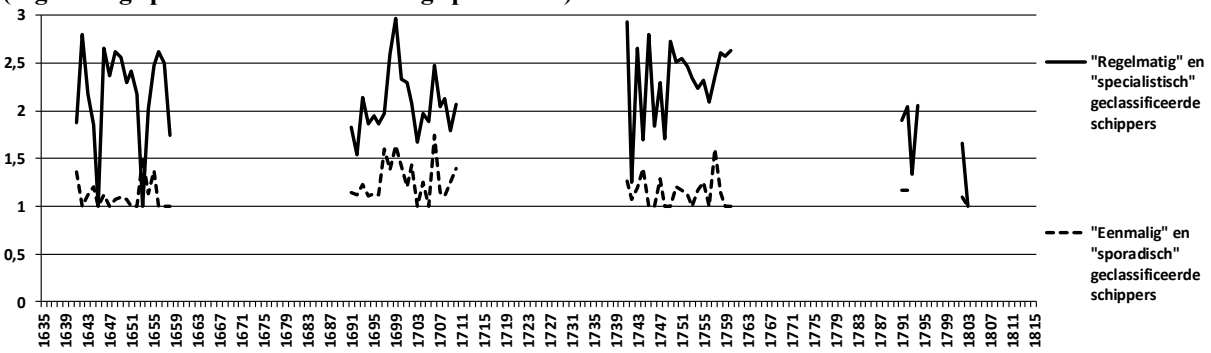


Bron: STR Online.

perioden maakten zij gezamenlijk achtereenvolgens 80%, 90%, 93% en 73% van de doorvaarten. Eenmalige en sporadische schippers maakten een klein deel van het totale aantal doorvaarten.

Dit beeld wordt nog duidelijker in grafiek 4.1.8, waarin de doorvaarten per categorie per jaar in beeld zijn gebracht. De meeste schippers die vanuit Hindeloopen actief waren, werden als regelmatig of specialistisch geclassificeerd. Zij stonden garant voor de meeste doorvaarten. In de eerste periode maakten zij gemiddeld 66% van het totale aantal schippers per jaar uit die 80% van de doorvaarten maakten. Tussen 1691 en 1710 betrof het 84% van de schippers die 90% van de doorvaarten maakten. In de derde periode ging het om 86% van de schippers die verantwoordelijk waren voor 93% van de doorvaarten. In de vierde periode was gemiddeld 63% van de schippers verantwoordelijk voor 74% van de doorvaarten. Uit grafiek 4.1.9 blijkt dat als regelmatig en als specialistisch geclassificeerde schippers ongeveer één tot anderhalf keer meer doorvaarten per jaar maakten dan schippers die als sporadisch en eenmalig waren geclassificeerd. De als regelmatig en als specialistisch geclassificeerde schippers genereerden, voor beide categorieën gezamenlijk, gemiddeld 2,14 doorvaarten per schipper per jaar. De als eenmalig en sporadisch geclassificeerde schippers genereerden gezamenlijk1,18 doorvaarten per schipper per jaar. Voor Hindeloopen waren als specialistisch

Grafiek 4.1.9: Gemiddeld aantal Sontdoorvaarten Hindeloopen per schipper per jaar (regelmatig/specialistisch vs. eenmalig/sporadisch)



Bron: bijlage 4.2.

en regelmatige geclassificeerde schippers van groot belang voor het aantal gemaakte doorvaarten.

Om een beter beeld te krijgen van de bestemmingen waar schippers uit Hindeloopen binnen en buiten het Oostzeegebied op voeren, worden deze hieronder behandeld. De belangrijkste bestemmingen buiten het Oostzeegebied op basis van additioneel bronnenmateriaal worden in tabel 4.1.1 weergegeven. Omdat één vermelding in een bron meerdere bestemmingen kon bevatten, zoals een bevrachtingscontract met meerdere bestemmingshavens of routes, komen

Tabel 4.1.1: Belangrijkste bestemmingen buiten het Oostzeegebied voor schippers Hindeloopen (additioneel bronnenmateriaal)

Bestemming	1641-1660	1691-1710	1741-1760	1791-1810
Archangel	38 (7%)	135 (30%)	-	-
Engeland, Ierland, Schotland	5 (1%)	3 (1%)	-	-
Frankrijk, Spanje, Portugal	45 (8%)	16 (4%)	-	-
Kleine Oost	2 (0%)	4 (1%)	-	-
Noorwegen	398 (72%)	38 (8%)	-	-
Republiek	226 (41%)	258 (57%)	-	-
Walvisvaart	1 (0%)	-	-	-
Geen bestemming genoemd	20 (4%)	181 (40%)	57 (100%)	7 (100%)
Totaal aantal vermeldingen	**554**	**455**	**57**	**7**

Bron: bijlage 4.5.

opgeteld de aantallen en percentages niet per definitie met het totaal aantal vermeldingen of 100% overeen. De belangrijkste bestemmingen in de eerste periode lagen in Noorwegen en de Republiek. In 398 van de 554 vermeldingen (72%) werd een bestemming in Noorwegen genoemd. Bestemmingen in de Republiek kwamen in 226 vermeldingen (41%) voor. Archangel werd in 38 vermeldingen (7%) genoemd. In de tweede periode waren de Republiek en Archangel de belangrijkste bestemmingen. De Republiek werd genoemd in 258 van de 455 vermeldingen (57%). Archangel kwam voor in 135 vermeldingen (30%). Noorwegen werd in deze periode in slechts 38 vermeldingen genoemd (8%). In de derde en vierde periode werden geen vermeldingen met bestemmingen gevonden. Walvisvaart kwam in het additionele bronnenmateriaal in één vermelding uit 1655 voor.[332] Bruijn en Davids vonden over de periode 1640-1664 in Amsterdams notarieel materiaal over de walvisvaart in 9 vermeldingen een schipper uit Hindeloopen.[333]

In tabel 4.1.2 staan de belangrijkste bestemmingen voor niet in de STR Online voorkomende schippers uit Hindeloopen. In de eerste periode was Noorwegen met 170 vermeldingen (87%) de belangrijkste bestemming. In de tweede periode was, naast de Republiek, vooral

Tabel 4.1.2: Belangrijkste bestemmingen voor niet in STR Online voorkomende schippers Hindeloopen

Bestemming	1641-1660	1691-1710	1741-1760	1791-1810
Archangel	4 (2%)	21 (49%)	-	-
Engeland, Ierland, Schotland	2 (1%)	1 (2%)		
Frankrijk, Spanje, Portugal	6 (3%)	2 (5%)		
Kleine Oost	1 (1%)	1 (2%)		
Noorwegen	170 (87%)	2 (5%)	-	-
Republiek	39 (20%)	25 (58%)	-	-
Geen bestemming genoemd	7 (4%)	15 (35%)	5 (100%)	2 (100%)
Totaal aantal vermeldingen	**196**	**43**	**5**	**2**

Bron: bijlage 4.5.

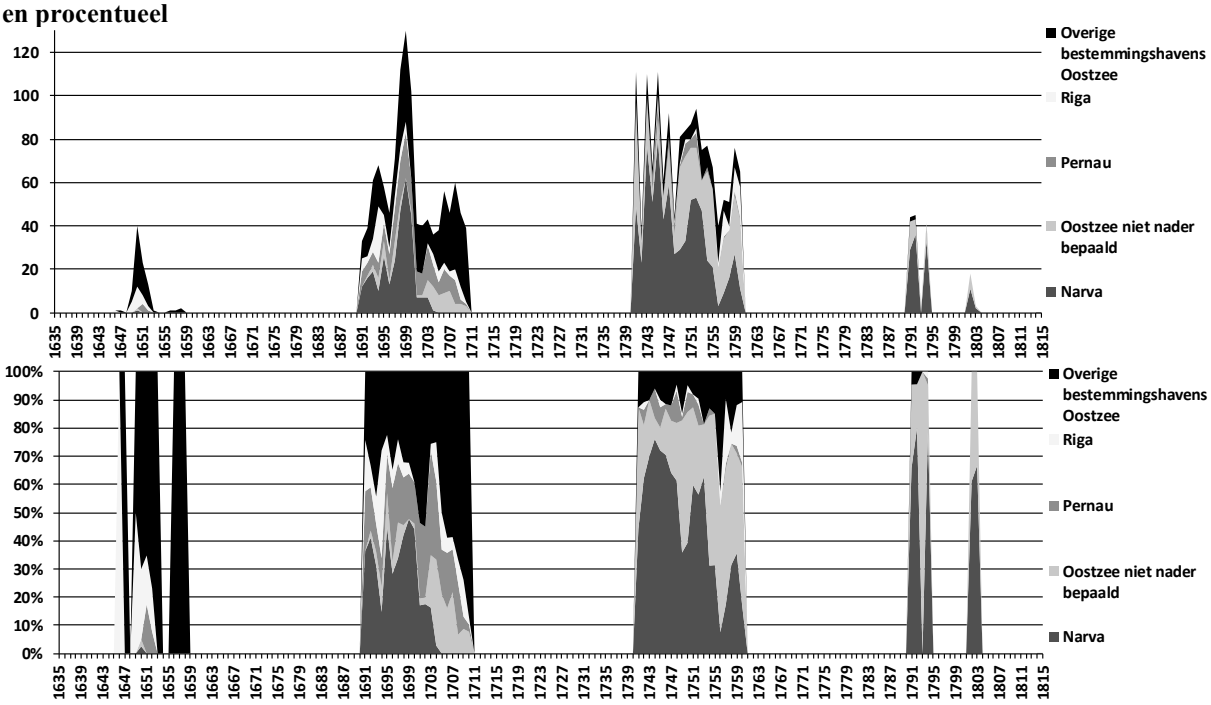
Archangel met 21 vermeldingen (49%) van belang. De belangrijkste bestemmingen uit het additionele bronnenmateriaal waren Noorwegen en de Republiek in de eerste en Archangel en de Republiek in de tweede periode.

De belangrijkste bestemmingen in en buiten het Oostzeegebied uit de STR Online worden hieronder geanalyseerd. Vóór 1669 werden in de STR bestemmingshavens meestal niet vermeld, wat het lage aantal bestemmingen voor de periode 1641-1660 verklaart.[334] Bovenin de grafieken zijn de aantallen doorvaarten als gestapeld vlak weergegeven. Onderin is de relatieve verhouding weergegeven in een 100% gestapeld vlak.

Uit grafiek 4.1.10 blijkt dat Riga in de periode 1641-1660 de belangrijkste bestemmingshaven in het Oostzeegebied was. Daarnaast was Danzig van belang. In de periode 1691-1710 was Narva tot 1700 de belangrijkste bestemming, waarna het aantal doorvaarten naar deze plaats afnam. Voor de periode 1741-1760 was Narva opnieuw de belangrijkste bestemmingshaven in het Oostzeegebied. Zo was Narva rond 1743 voor meer dan 70% van de doorvaarten de bestemmingshaven. Het belang van Narva nam na 1750 af, zowel absoluut als procentueel. Tegelijkertijd nam het aantal doorvaarten naar de 'Oostzee' zonder nadere plaatsbepaling toe. De weinige gegevens voor de periode 1791-1810 laten opnieuw zien dat Narva en de Oostzee zonder nadere plaatsbepaling de belangrijkste bestemmingen waren. In

[332] Sipke Hielkes (gestandaardiseerde naam van Sipke Hilckes) staat op 18 september 1655 in het Lastgeld van Harlingen als Groenlandvaarder geregistreerd. 18 september 1655 (Sipke Hilckes). Kaartsysteem betreffende het last- en veilgeld van de Harlinger haven; Haie Hanses (gestandaardiseerde naam van Hay Hanes) komt op 8 juni 1646 eenmaal als komend van Groenland voor. STR Online, doorvaartnummer 794498.
[333] Bruijn en Davids kwamen in Amsterdams notarieel materiaal over de walvisvaart over de periode 1640-1664 in 9 gevallen een schipper uit Hindeloopen tegen. Bruijn en Davids, 'Jonas vrij', 169.
[334] Scheltjens, *De invloed van ruimtelijke verandering*, 90.

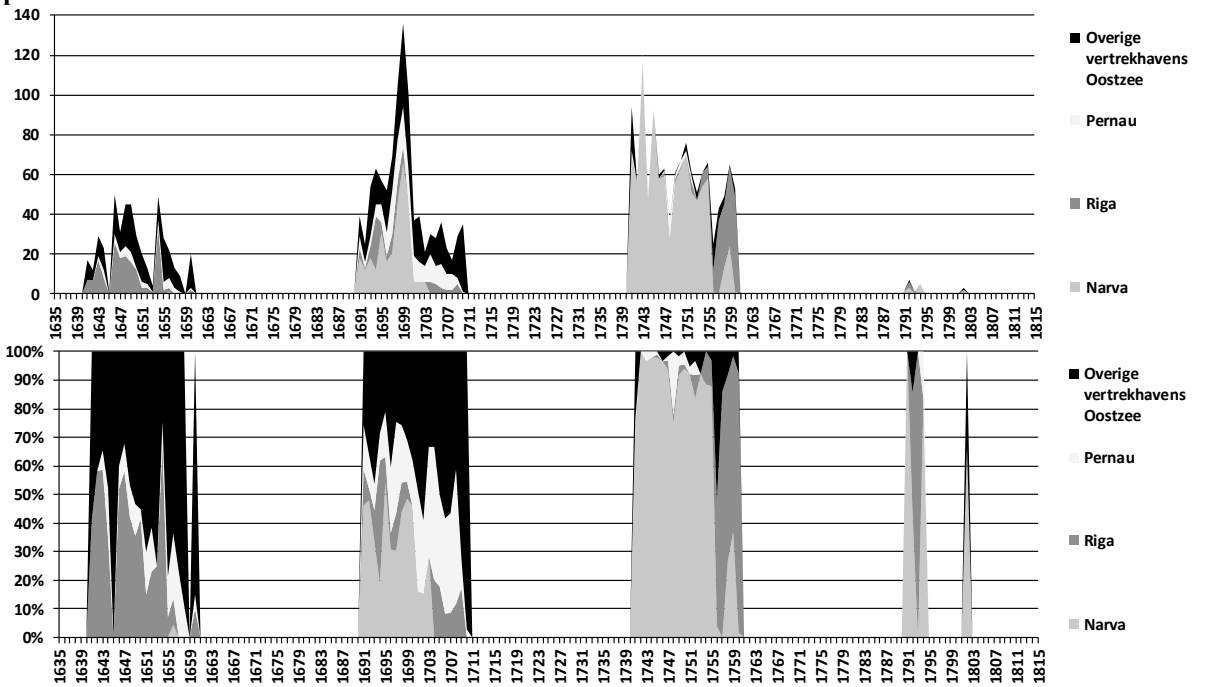
Grafiek 4.1.10: Doorvaarten naar bestemmingshavens in het Oostzeegebied voor Hindeloopen, absoluut en procentueel



Bron: STR Online. Bestemmingshavens met voor alle perioden in totaal meer dan 166 vermeldingen. Overige bevat bestemmingshavens met minder dan 145 vermeldingen.

grafiek 4.1.11 staan de vertrekhavens in het Oostzeegebied. In de eerste periode was Riga de belangrijkste afvaarthaven met de meeste vermeldingen. Tussen 1691 en 1710 nam het aantal vermeldingen van Narva toe, om rond 1700 drastisch terug te vallen. In het begin van de 18e eeuw was Pernau (Pärnu) van belang. Narva was tot 1756 belangrijk. Na dit jaar werd steeds vaker vanuit Riga vertrokken en minder vanuit Narva. Uit de weinige gegevens over de laatste

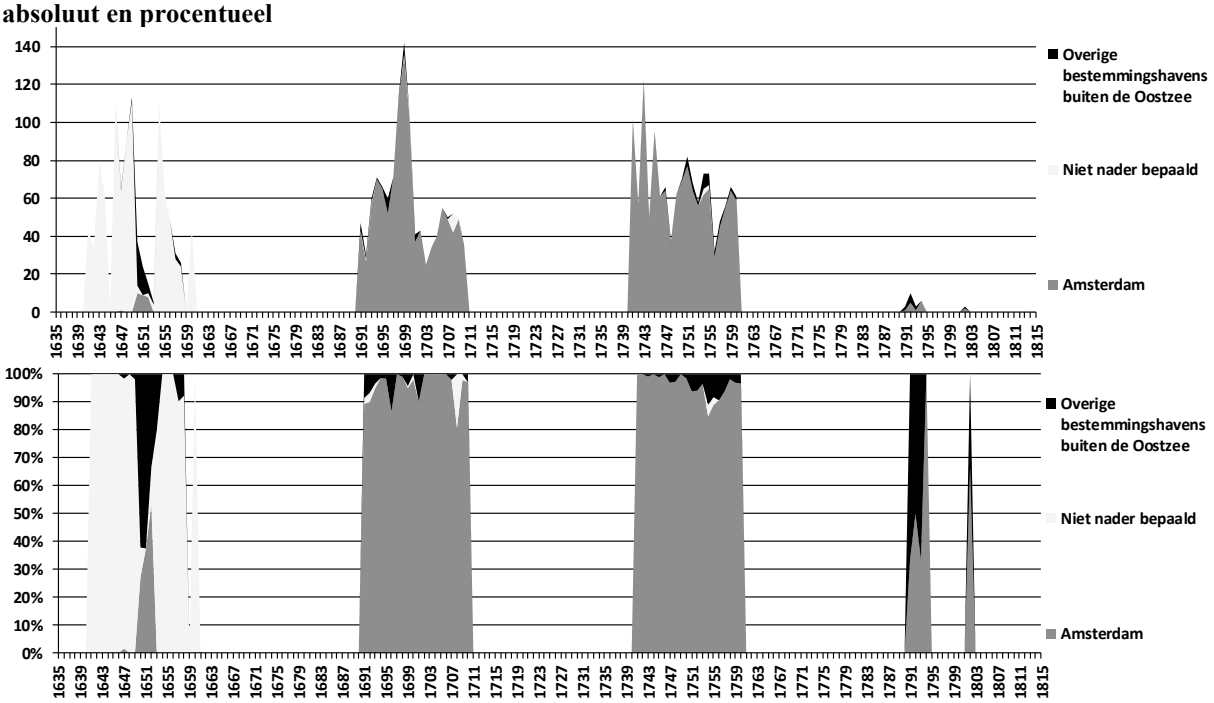
Grafiek 4.1.11: Doorvaarten vanaf vertrekhavens in het Oostzeegebied voor Hindeloopen, absoluut en procentueel



Bron: STR Online. Vertrekhavens met voor alle perioden in totaal meer dan 282 vermeldingen. Overige bevat vertrekhavens met in totaal minder dan 158 vermeldingen.

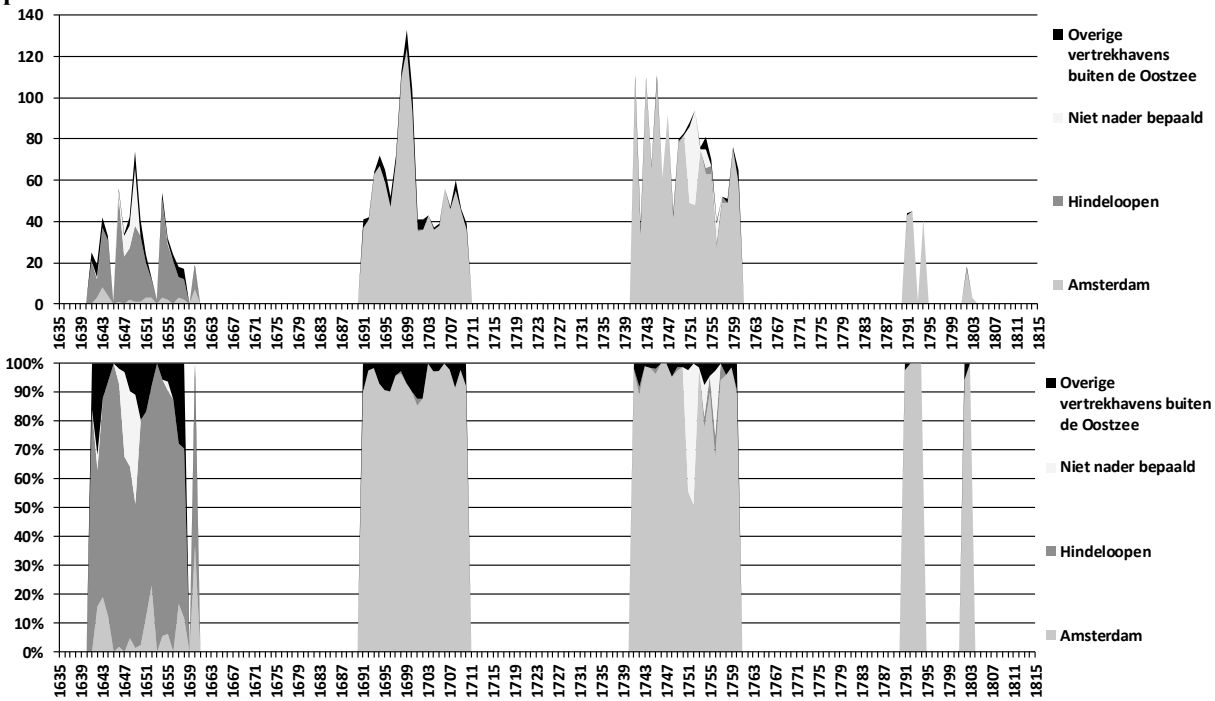
periode blijkt dat in deze periode vooral vanuit Narva werd gevaren. In het Oostzeegebied waren in de eerste periode vooral Riga en in de tweede en derde periode met name Narva de belangrijkste havens (grafiek 4.1.10 en 4.1.11). Het belang van Narva nam toe in de tweede periode en was groot in de derde periode. In de vierde periode was Narva opnieuw belangrijk,

Grafiek 4.1.12: Doorvaarten naar bestemmingshavens buiten het Oostzeegebied voor Hindeloopen, absoluut en procentueel



Bron: STR Online. Bestemmingshavens met voor alle perioden in totaal meer dan 944 vermeldingen. Overige bevat bestemmingshavens met minder dan 29 vermeldingen.

Grafiek 4.1.13: Doorvaarten vanaf vertrekhavens buiten het Oostzeegebied voor Hindeloopen, absoluut en procentueel



Bron: STR Online. Vertrekhavens met voor alle perioden in totaal meer dan 154 vermeldingen. Overige bevat vertrekhavens met in totaal minder dan 19 vermeldingen.

voor zover er doorvaarten waren in deze periode. Narva was voor schippers uit Hindeloopen, zeker aan het einde van de 17e eeuw in de 18e eeuw, de belangrijkste haven.

Uit grafiek 4.1.12 blijkt dat Amsterdam in de tweede, derde en vierde periode de belangrijkste bestemmingshaven was vanuit het Oostzeegebied. Uit grafiek 4.1.13 blijkt dat Hindeloopen de belangrijkste vertrekhaven was in de eerste periode, en dat Amsterdam in de overige perioden de belangrijkste vertrekhaven was. Buiten het Oostzeegebied was Amsterdam de belangrijkste haven van bestemming en vertrek.

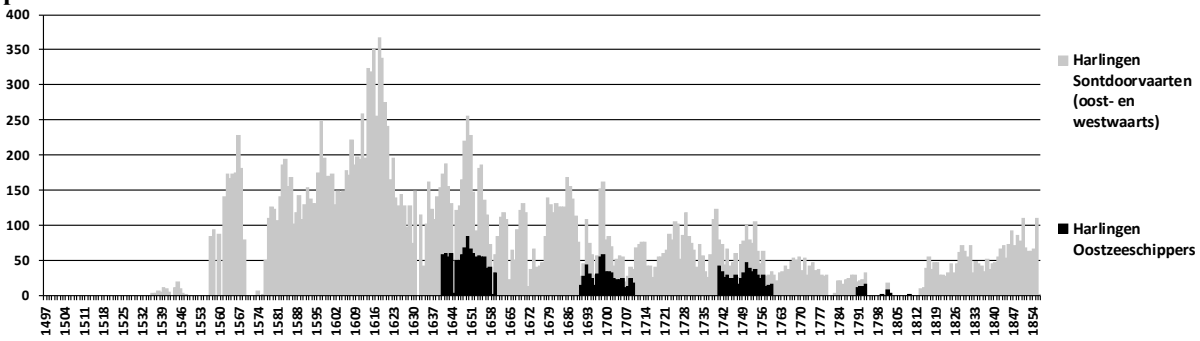
4.1.1 Samenvatting Hindeloopen

Schippers uit Hindeloopen waren al in 15e en 16e eeuw actief in het Oostzeegebied, en deze activiteit nam vanaf het laatste kwart van de 17e eeuw sterk toe. Tussen 1677 en 1780 bloeide de Oostzeevaart van Hindeloopen, en nam in de tweede helft van de 18e eeuw af. De ontwikkeling van het aantal gevonden Oostzeeschippers volgde in grote lijnen de ontwikkeling van het aantal doorvaarten. Uit het additionele bronnenmateriaal blijkt met name dat in de 17e eeuw een grote groep schippers buiten de Oostzeevaart in de vaart op Noorwegen actief was. Maar het is lastig te zeggen hoeveel het er waren en hoe dit aantal zich in de onderzochte perioden ontwikkelde, al lijkt het erop dat de omvang van deze groep in de tweede helft van de 17e en in de 18e eeuw afnam, terwijl het aantal Oostzeeschippers juist in de eerste drie onderzochte perioden toenam. Er vond een overstap van Noorwegen naar Narva plaats. Niet alleen nam de groep bekende en naar de Oostzee terugkerende schippers toe, ook nam het aantal als regelmatig en als specialistisch geclassificeerde schippers toe. In alle vier perioden bestond de kerngroep van schippers uit als regelmatige en specialistische geclassificeerde schippers, die het grootste deel van de doorvaarten maakten. In de tweede en derde periode was bovendien de opbouw van de groep schippers stabiel. De belangrijkste bestemmingen van schippers uit Hindeloopen waren Noorwegen en vervolgens Narva. Noorwegen was vooral in de eerste periode de belangrijkste bestemming buiten het Oostzeegebied, terwijl dit in de tweede periode Archangel was. Daarnaast kwam Pernau regelmatig voor. Buiten het Oostzeegebied was, naast Noorwegen, Amsterdam de belangrijkste haven. Het belang van Amsterdam als bestemmings- en vertrekhaven nam in de loop van de 17e en 18e eeuw steeds meer toe. Uit het additionele bronnenmateriaal blijkt dat de afname van de Sontvaart door Oostzeeschippers uit Hindeloopen in het begin van de 18e eeuw deels met het actief worden op Archangel en in mindere mate Noorwegen samen viel.

4.2 Harlingen

Vanaf 1536 voeren schippers met herkomstplaats Harlingen door de Sont. De eerste jaren lag het aantal doorvaarten per jaar vrij laag, maar nam vervolgens sterk toe. In het eerste kwart van de 17e eeuw was het aantal doorvaarten het hoogst, met rond 1618 een piek met meer dan

Grafiek 4.2.1: Oostzeeschippers en Sontdoorvaarten met herkomstplaats Harlingen in onderzochte perioden

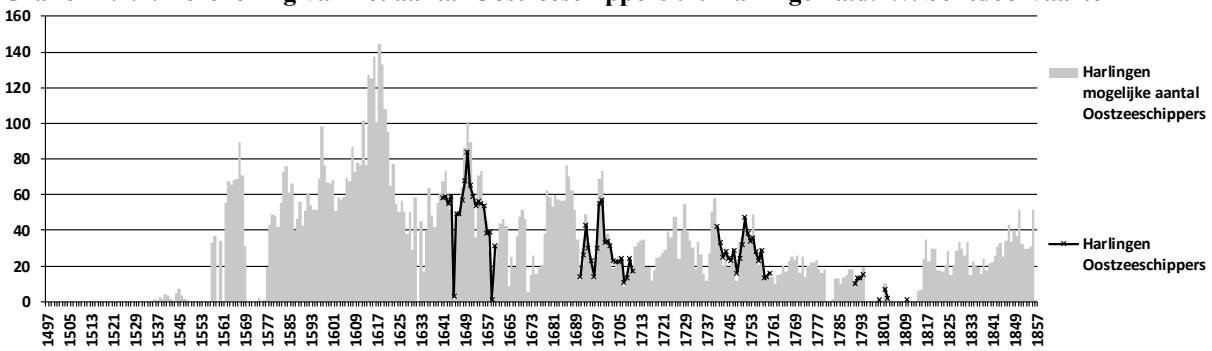


Bron: STT (tot 1634) en STR Online (1634-1857) (doorvaarten); bijlage 4.2 (schippers).

350 doorvaarten per jaar. De periode 1577 tot 1655 was een bloeiperiode voor de Oostzeevaart (grafiek 4.2.1). Op enkele oplevingen na nam na 1655 tot het begin van de 19e eeuw het aantal doorvaarten af, om vervolgens in de 19e eeuw weer toe te nemen, al werd het niveau van het begin van de 17e eeuw niet meer gehaald. De ontwikkeling van het aantal schippers komt grotendeels overeen met de ontwikkeling van het aantal doorvaarten. Wel schommelde het aantal doorvaarten soms meer dan het aantal schippers, maar beide namen in de periode 17e en 18e eeuw in aantal af. In de onderzochte perioden werden achtereenvolgens 322, 145, 179 en 38 schippers geïdentificeerd. Gemiddeld waren er in de onderzochte perioden per jaar achtereenvolgens afgerond 50, 27, 28 en 8 schippers actief.

De samenhang tussen het aantal schippers en doorvaarten blijkt uit hun sterk op elkaar lijkende ontwikkeling (grafiek 4.2.1) alsook uit de positieve correlatiecoëfficiënt tussen het aantal schippers en het aantal doorvaarten van 0,96 (bijlage 4.2). Aan de hand van het bekende aantal Sontdoorvaarten en het gemiddelde aantal doorvaarten per schipper per jaar voor de onderzochte perioden is berekend hoeveel schippers er mogelijk buiten deze perioden actief

Grafiek 4.2.2: Berekening van het aantal Oostzeeschippers uit Harlingen a.d.h.v. Sontdoorvaarten



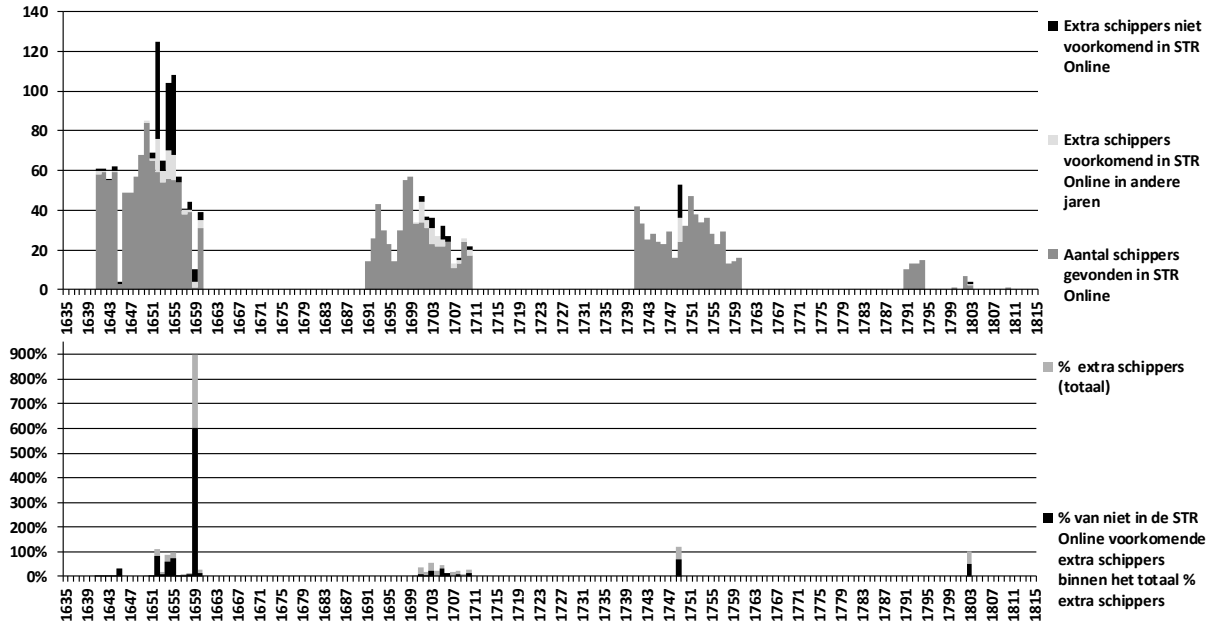
Bron: STT (tot 1633), STR Online (1634-1857), en bijlage 4.2.

waren (grafiek 4.2.2). Met grijze kolommen is het aantal berekende Oostzeeschippers weergegeven. De lijn geeft het daadwerkelijk aantal geïdentificeerde Oostzeeschippers weer. Het berekende aantal schippers komt grotendeels overeen met het aantal schippers dat voor de onderzochte perioden werd gevonden, waarmee de berekening aannemelijk lijkt.

Naast activiteit in het Oostzeegebied vanaf de eerste helft van de 16e eeuw blijkt uit het additionele bronnenmateriaal ook op andere vaarten activiteit (tabel 4.2.1 en 4.1.2). Uit vergelijking van al het bronnenmateriaal kwamen naast de Oostzeeschippers ook extra schippers naar voren (grafiek 4.2.3). In 1652, 1654 en 1655 werden 66, 48 en 53 extra schippers gevonden, waarvan respectievelijk 49, 34 en 40 schippers niet in de STR Online voorkwamen. Het hoge percentage extra schippers voor 1659 is op een klein aantal schippers gebaseerd. Tussen 1700 en 1710 werden extra schippers gevonden, waarvan enkele alleen in het additionele bronnenmateriaal voorkwamen. In 1705 ging het bijvoorbeeld om 10 extra gevonden schippers (45%), waarvan 7 schippers niet in de STR Online voorkwamen. In 1749 werden naast 24 schippers in de STR Online 29 extra schippers gevonden (121%) waarvan 17 schippers (71%) niet in de STR Online voorkomen. In totaal werden voor de onderzochte perioden achtereenvolgens 118, 21, 17 en 1 extra schipper(s) gevonden, die alleen in het additionele bronnenmateriaal voorkwamen (bijlage 4.3.3).

Er waren meer schippers actief dan uit de STR Online naar voren komt. Vooral het aantal extra schippers in de 17e eeuw valt op. Ook blijkt uit het additionele bronnenmateriaal dat schippers uit Harlingen met name in de periode 1641-1660 op routes buiten de Oostzee actief waren (tabel 4.1.2 en 4.1.2). Daarnaast was de terugval in het aantal schippers in het begin van de 18e eeuw minder sterk dan de STR Online doet vermoeden, aangezien een deel van de Oostzeeschippers op andere routes actief werd. In 1749 werd een groter aantal niet in

Grafiek 4.2.3: Oostzeeschippers en extra schippers Harlingen (wel/niet STR Online) en percentage extra schippers t.o.v. STR Online

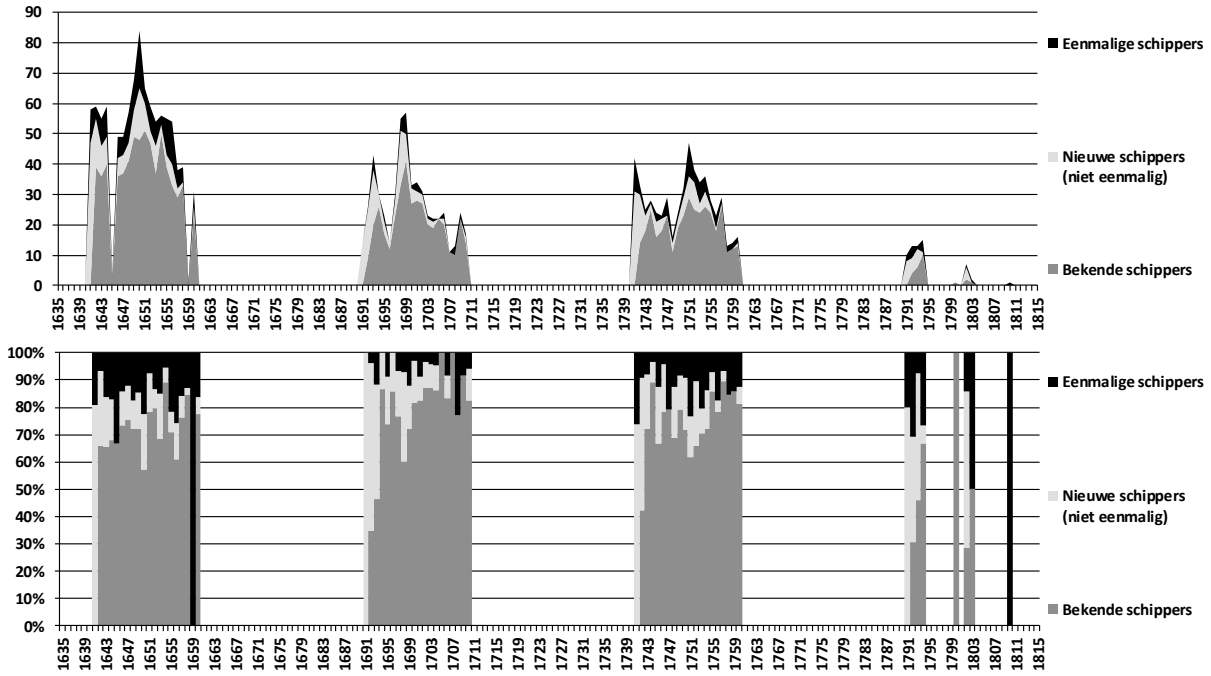


Bron: bijlage 4.2 en 4.4.

de STR Online voorkomende extra schippers genoemd. Voor de gehele onderzochte periode nam zowel het aantal niet in de Oostzee actieve schippers als het aantal Oostzeeschippers af.

De mate van activiteit van Oostzeeschippers wordt hieronder aan de hand van de frequentie van doorvaren door de Sont en de classificatiemethode behandeld (bijlage 3.4). In grafiek 4.2.4 is het aantal eenmalige, nieuwe (niet eenmalige) en bekende schippers per jaar weergegeven om de ontwikkeling van het aantal Oostzeeschippers te duiden. Per jaar was het aantal nieuwe (niet eenmalige) schippers achtereenvolgens gemiddeld 8, 5, 5 en 3, ofwel 17%,20%,

Grafiek 4.2.4: Eenmalige, nieuwe en bekende Oostzeeschippers uit Harlingen per jaar, absoluut en procentueel

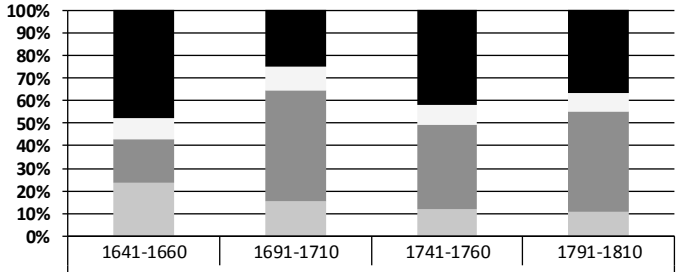


Bron: bijlage 4.2.

19% en 39%. Vooral in de eerste helft van de eerste periode en de eerste jaren van de tweede periode werden nieuwe schippers actief. Daarnaast nam rond 1698, 1742 en 1750 het aantal nieuwe schippers enigszins toe. Het aantal bekende schippers nam over het geheel gezien af, waarbij de tweede en derde periode wat betreft het aantal bekende schippers op elkaar lijken. Deze kern van bekende schippers laat in de tweede en derde periode meer stabiliteit zien. Achtereenvolgens waren in de onderzochte perioden namelijk gemiddeld per jaar respectievelijk 34, 20, 19 en 3 bekende schippers actief (68%, 73%, 68% en 39%). Het aantal Oostzeeschippers vanuit Harlingen nam in alle categorieën schippers over de gehele periode af. Dit was een geleidelijke daling over een lange periode. De periode 1641-1660 was de periode waarin de meeste Oostzeeschippers actief waren. De tweede en derde periode waren stabieler, ondanks dat ten opzichte van de eerste periode het aantal schippers was afgenomen. Voor de laatste periode zijn niet voor alle jaren gegevens beschikbaar. De voor deze periode gevonden gegevens suggereren een verdere afname van het aantal schippers.[335]

Op basis van de mate van activiteit werd een verdergaande classificatie toegepast. In grafiek 4.2.5 staat het aantal schippers voor de categorieën eenmalig, sporadisch, regelmatig

Grafiek 4.2.5: Oostzeeschippers uit Harlingen per categorie per periode, absoluut en procentueel



	1641-1660	1691-1710	1741-1760	1791-1810
	Harlingen. Aantal schippers per categorie.			
Eenmalig	154	36	75	14
Sporadisch	29	15	16	3
Regelmatig	64	72	67	17
Specialist	75	22	21	4

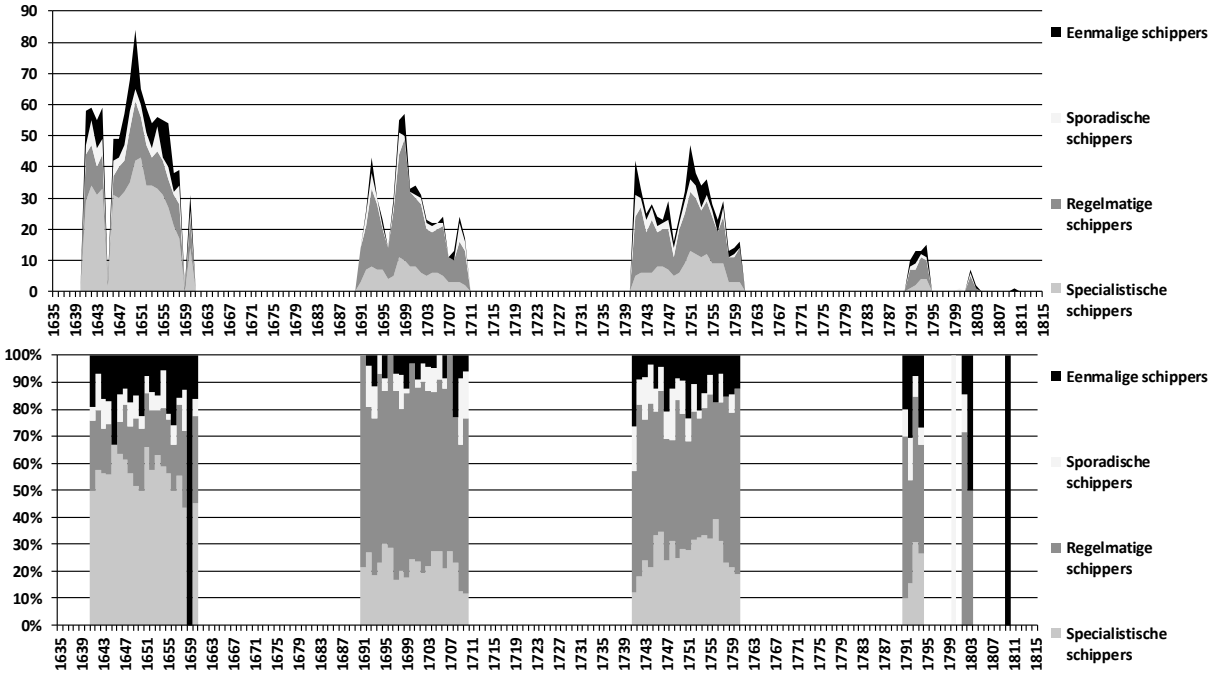
Bron: bijlage 4.2.

of specialistisch en hun onderlinge verhouding per periode. Het aantal als eenmalig geclassificeerde schippers was voor de onderzochte perioden respectievelijk 154, 36, 75 en 14 (48%, 25%, 42% en 37%). Het aantal als sporadisch geclassificeerde schippers was per onderzochte periode achtereenvolgens 29, 15, 16 en 3 schippers (9%, 10%, 9% en 8%) van het totale aantal schippers. Het aantal als regelmatig geclassificeerde schippers was per periode achtereenvolgens 64, 72, 67 en 17 (20%, 50%, 37% en 45%). Per periode waren er achtereenvolgens 75, 22, 21 en 4 als specialistisch geclassificeerde schippers, ofwel 23%, 15%, 12% en 11%.

Uit grafiek 4.2.6 komt een genuanceerder beeld van de verhouding tussen de verschillende geclassificeerde schippers per periode per jaar naar voren. In alle onderzochte perioden hadden als specialistisch en als regelmatig geclassificeerde schippers het grootste aantal en aandeel van het totale aantal schippers. In de onderzochte perioden was hun gezamenlijke aandeel gemiddeld 77%, 86%, 77% en 66% per jaar. Hieruit blijkt dat de kern van de groep Oostzeeschippers uit Harlingen uit als regelmatig en als specialistisch geclassificeerde schippers bestond. Daarnaast blijkt dat het aantal en aandeel eenmalige schippers minder groot was dan de analyse van de perioden als geheel suggereert. Opvallend is dat het aantal specialistische schippers het grootst was tussen 1641 en 1660 en vervolgens in de daaropvolgende perioden afnam. Zowel in aantal als aandeel was de groep regelmatige schippers in de periode

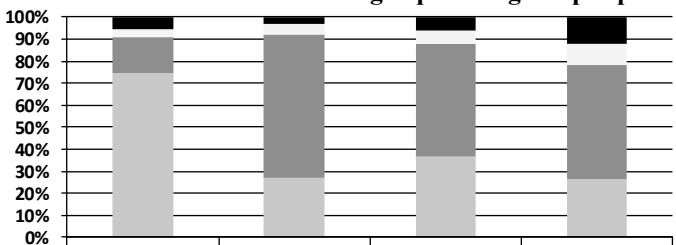
[335] Het aantal en aandeel van eenmalige schippers was in de onderzochte perioden achtereenvolgens afgerond gemiddeld 8, 2, 4 en 2, ofwel 16%, 7%, 14% en 23% (bijlage 4.2).

Grafiek 4.2.6: Oostzeeschippers uit Harlingen per categorie per jaar, absoluut en procentueel



Bron: bijlage 4.2.

Grafiek 4.2.7: Sontdoorvaarten Harlingen per categorie per periode, absoluut en procentueel



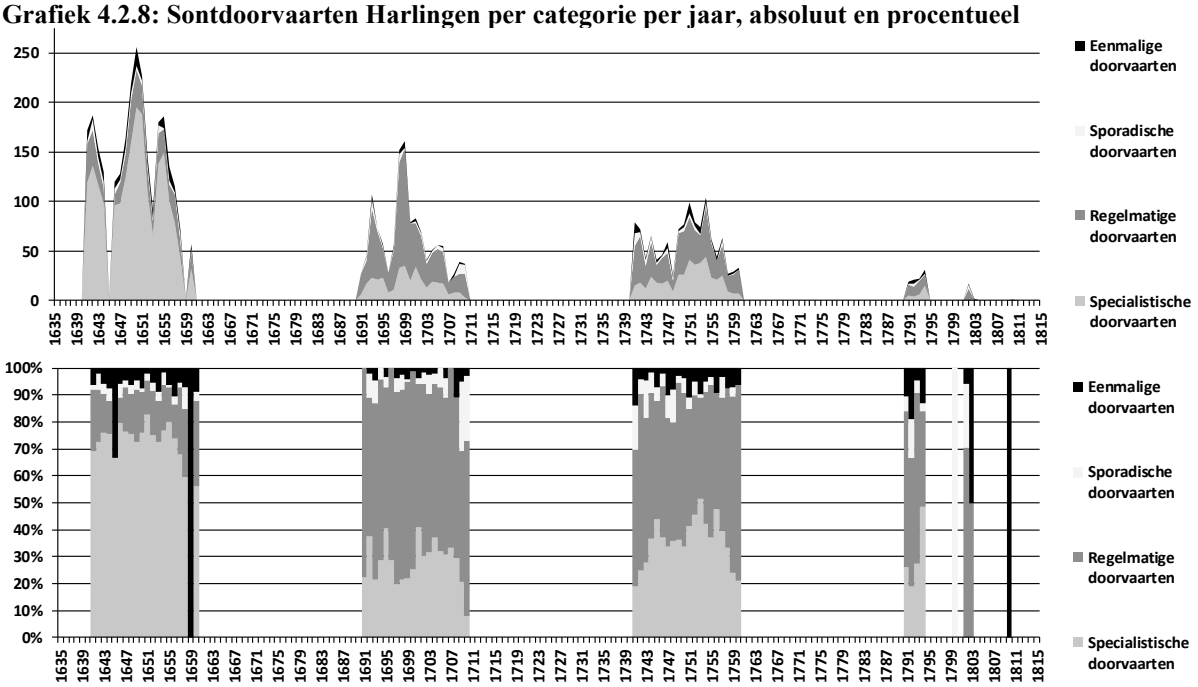
	1641-1660	1691-1710	1741-1760	1791-1810
	Harlingen. Aantal doorvaarten per categorie.			
Eenmalig	154	36	75	14
Sporadisch	87	67	67	11
Regelmatig	454	814	615	59
Specialist	2048	344	436	30

Bron: bijlage 4.2.

1691-1710 en 1741-1740 namelijk groter dan in de periode 1641-1660, terwijl met de afname van het aantal Oostzeeschippers ook het aantal en aandeel gespecialiseerde schippers afnam. In de periode 1691-1710 en 1741-1760 was de opbouw en dynamiek van de schippersgemeenschap tot op zekere hoogte stabiel. Wel nam over het geheel genomen het aantal schippers af. Dit duidt op een afnemende concentratie schippers die vanuit Harlingen in de Oostzeevaart actief was.

Uit de weergave van de doorvaarten van de verschillend geclassificeerde schippers van Harlingen in grafiek 4.2.7 blijkt dat het grootste deel van de doorvaarten door als regelmatig of als specialistisch geclassificeerde schippers werd gemaakt. Schippers uit deze twee categorieën gezamenlijk maakten achtereenvolgens 92%, 92%, 89% en 78% van de doorvaarten, terwijl als eenmalig en sporadisch geclassificeerde schippers slechts een klein gedeelte van het aantal doorvaarten maakten. Opvallend in de eerste periode is het grote aantal door als specialistisch geclassificeerde schippers gemaakte doorvaarten, waarna vervolgens de meeste doorvaarten door regelmatige schippers werden gemaakt. Dit past bij de toename van het aantal en het aandeel regelmatige schippers. Bij weergage van de doorvaarten per categorie

Grafiek 4.2.8: Sontdoorvaarten Harlingen per categorie per jaar, absoluut en procentueel

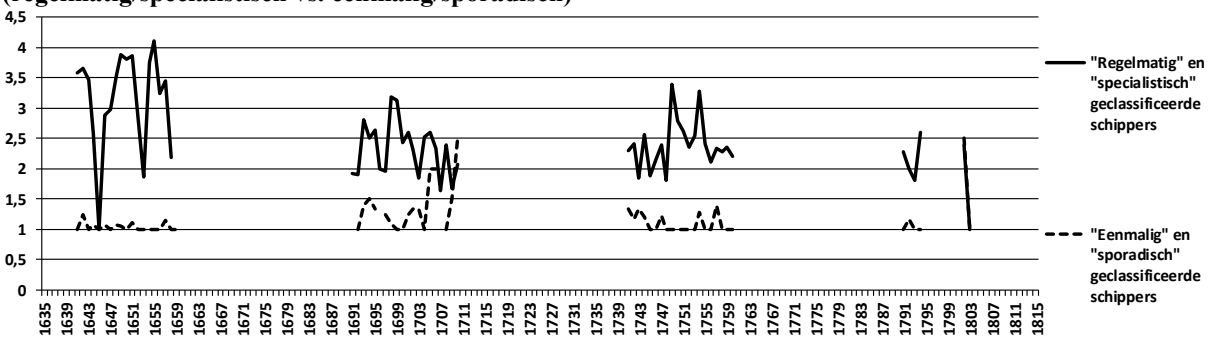


Bron: bijlage 4.2.

per jaar in grafiek 4.2.8 wordt dit beeld nog duidelijker. Ondanks meer dynamiek in de verhoudingen per jaar blijft het beeld van grafiek 4.2.7 duidelijk staan. Opnieuw blijkt dat het merendeel van de doorvaarten door als regelmatig en specialistisch geclassificeerde schippers werd gemaakt. In de eerste periode maakten zij gezamenlijk gemiddeld 77% van de schippers per jaar uit, en maakten zij gemiddeld per jaar 91% van de doorvaarten. In de tweede, derde en vierde periode ging het om gemiddeld 85%, 77% en 66% van de schippers per jaar die gemiddeld 92% 89% en 78% van de door vaarten maakte.

De grotere activiteit van schippers uit de categorieën specialistisch en regelmatig blijkt ook uit het gemiddelde aantal doorvaarten dat zij per jaar maakten, namelijk gemiddeld 2,55 doorvaarten per schipper per jaar. De als eenmalig en sporadisch geclassificeerde schippers maakten gezamenlijk gemiddeld 1,17 doorvaarten per schipper per jaar (grafiek 4.2.9). Wel nam het gemiddelde aantal doorvaarten per schipper per jaar voor de regelmatige en specialistische schippers af, terwijl dit gemiddelde voor de eenmalige en sporadische schippers,

Grafiek 4.2.9: Gemiddeld aantal Sontdoorvaarten Harlingen per schipper per jaar (regelmatig/specialistisch vs. eenmalig/sporadisch)



Bron: bijlage 4.2.

ondanks een opleving in het begin van de 18e eeuw, ongeveer gelijk bleef. In de eerste periode maakten als regelmatig en als specialistisch geclassificeerde schippers ongeveer 2,5 maal zoveel doorvaarten per schipper per jaar dan als eenmalig en sporadisch geclassificeerde schippers. In de andere drie perioden was dit ongeveer 2 maal zoveel.

Voor een beter beeld van waar schippers uit Harlingen naartoe voeren worden hieronder hun bestemmingen binnen en buiten het Oostzeegebied behandeld. In tabel 4.2.1 staan de belangrijkste bestemmingen buiten het Oostzeegebied uit het additionele bronnenmateriaal weergegeven. Tussen 1641 en 1660 waren de Kleine Oost en Noorwegen de belangrijkste bestemmingen. In 122 van de 520 vermeldingen (23%) kwam een bestemming in de Kleine Oost voor. In 94 vermeldingen (18%) kwam een bestemming in Noorwegen voor. Walvisvaart

Tabel 4.2.1: Belangrijkste bestemmingen buiten het Oostzeegebied voor schippers Harlingen (additioneel bronnenmateriaal)

Bestemming	1641-1660	1691-1710	1741-1760	1791-1810
Archangel	27 (5%)	18 (13%)	-	-
Engeland, Ierland, Schotland	2 (0%)	4 (3%)	-	-
Frankrijk, Spanje, Portugal	46 (9%)	9 (6%)	1 (2%)	2 (67%)
Kleine Oost	122 (23%)	12 (8%)	-	-
Noorwegen	94 (18%)	2 (1%)	-	-
Republiek	117 (23%)	65 (45%)	2 (4%)	1 (33%)
Walvisvaart	7 (1%)	-	-	-
Geen bestemming genoemd	134 (26%)	70 (49%)	47 (96%)	-
Totaal aantal vermeldingen	**520**	**144**	**49**	**3**

Bron: bijlage 4.5.

kwam in 7 vermeldingen (1%) voor.[336] In de tweede periode werden, naast de Republiek, vooral Archangel en bestemmingen in de Kleine Oost genoemd. Archangel werd in 18 van de 144 vermeldingen (13%) genoemd. In 12 vermeldingen (8%) werden bestemmingen in de Kleine Oost genoemd. In de derde en vierde periode werden minder bestemmingen genoemd en minder vermeldingen gevonden. In de derde periode werd in 1 van de 49 vermeldingen (2%) en in de vierde bestemming in 2 van de 3 vermeldingen (67%) een bestemming in de categorie Frankrijk, Spanje of Portugal genoemd. Gezien de weinige gegevens voor de derde en vierde periode zijn deze bestemmingen slechts indicatief voor waar heen werd gevaren.

De meest voorkomende bestemmingen van schippers die niet in de STR Online maar alleen in het additionele bronnenmateriaal voorkwamen, zijn in tabel 4.2.2 weergegeven. In

Tabel 4.2.2: Belangrijkste bestemmingen voor niet in STR Online voorkomende schippers Harlingen

Bestemming	1641-1660	1691-1710	1741-1760	1791-1810
Archangel	1 (0%)	-	-	-
Engeland, Ierland, Schotland	2 (1%)	-	-	-
Frankrijk, Spanje, Portugal	8 (4%)	-	-	2 (100%)
Kleine Oost	99 (44%)	6 (25%)	-	-
Noorwegen	30 (13%)	-	-	-
Republiek	12 (5%)	7 (29%)	-	1 (50%)
Walvisvaart	2 (1%)	-	-	-
Geen bestemming genoemd	75 (33%)	16 (67%)	17 (100%)	-
Totaal aantal vermeldingen	**225**	**24**	**17**	**2**

Bron: bijlage 4.5.

de eerste periode waren de Kleine Oost en Noorwegen de belangrijkste bestemmingen. De Kleine Oost werd in 99 van de 225 vermeldingen (44%) genoemd. Bestemmingen in Noorwegen kwamen in 30 vermeldingen (13%) voor. Bestemmingen gerelateerd aan de walvisvaart werden in 2 vermeldingen (1%) gevonden. In de tweede periode werd de Kleine Oost in 6 van de 24 vermeldingen (25%) genoemd en was daarmee de belangrijkste

[336] Bruijn en Davids kwamen in de periode 1640-1664 in Amsterdams notarieel archiefmateriaal over de walvisvaart 20 vermeldingen tegen met schippers uit Harlingen die in de walvisvaart actief waren. Bruijn en Davids, 'Jonas vrij', 169.

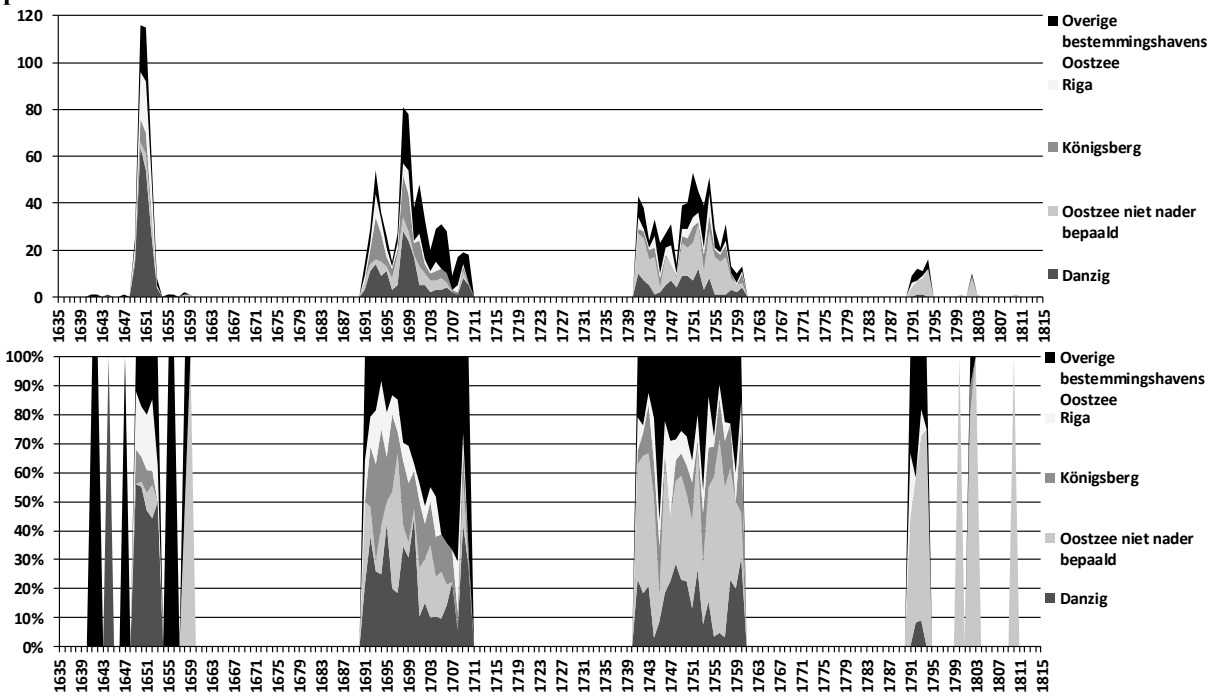
bestemming buiten het Oostzeegebied. In de derde periode kwam in alle 17 vermeldingen geen bestemming voor. Voor de vierde periode werd in beide gevonden vermeldingen (100%) een bestemming in de categorie Frankrijk, Spanje en Portugal genoemd.

Walvisvaart vanuit Harlingen werd in het bronnenmateriaal slechts in een aantal vermeldingen in de periode 1641-1660 gevonden. In 5 vermeldingen van 3 schippers die ook in de STR Online voorkwamen werd een route met Groenland of IJsland genoemd. In 2 vermeldingen van schippers die alleen in het additionele bronnenmateriaal voorkwamen werd een walvisvaartroute genoemd (bijlage 4.5).

Naast de Republiek waren Noorwegen en de Kleine Oost de belangrijkste bestemmingen buiten het Oostzeegebied. Voor de tweede periode waren Archangel en de Kleine Oost van belang. Voor de derde en vierde periode ging het om weinig vermeldingen, waarbij de categorie Frankrijk, Spanje en Portugal als bestemming voorkwam. Voor schippers die enkel in het additionele bronnenmateriaal voorkwamen, was de Kleine Oost in de eerste en tweede periode de belangrijkste bestemming. In de derde periode werden geen bestemmingen gevonden, en in de vierde periode werd in alle twee vermeldingen een bestemming in de categorie Frankrijk, Spanje en Portugal genoemd. Het is daarnaast goed mogelijk dat de walvisvaart in de 17e eeuw van groter belang was dan het onderzochte bronnenmateriaal doet vermoeden.

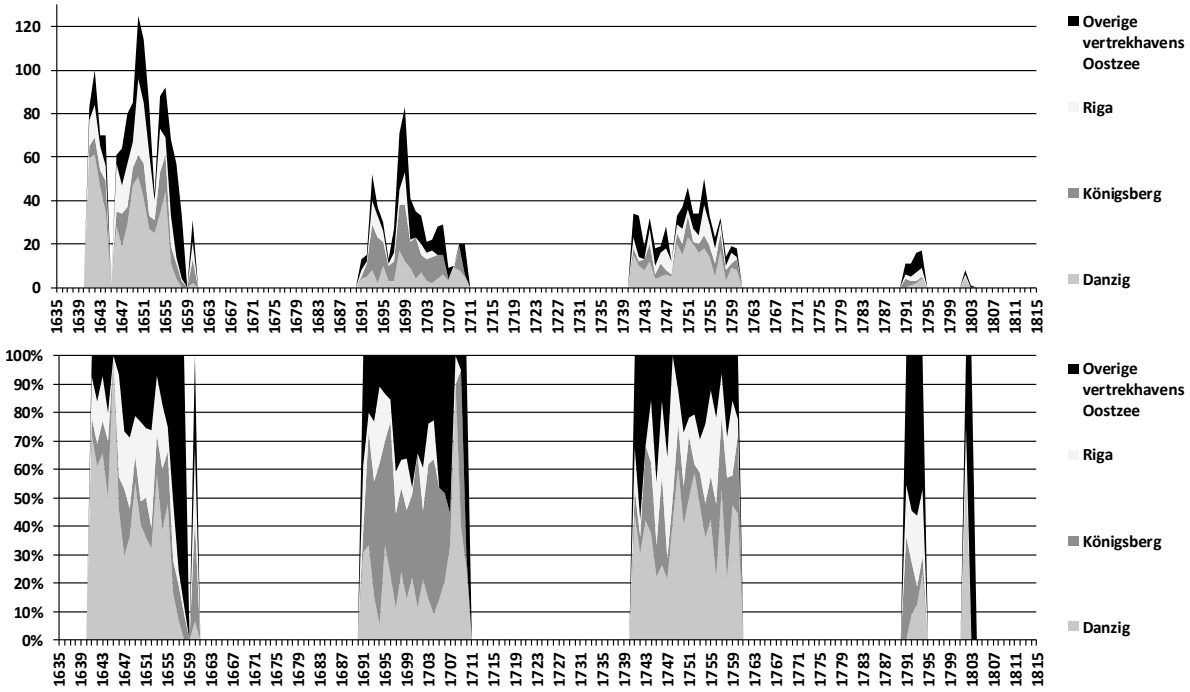
Hierna worden de belangrijkste bestemmingen uit de STR Online in en buiten het Oostzeegebied besproken. Uit grafiek 4.2.10 met de belangrijkste bestemmingshavens in het Oostzeegebied blijkt dat Danzig in de eerste periode, voor zover er bestemmingen genoteerd werden, de belangrijkste bestemming was. In de tweede periode nam het aandeel van Danzig enigszins af, terwijl dat van Koningsbergen toenam. In de derde periode ging het grootste aantal doorvaarten naar de ruime bestemming 'Oostzee'. In de vierde periode bleef de Oostzee de belangrijkste bestemming, al nam het aantal doorvaarten af. In alle perioden kwam daarnaast Riga regelmatig voor. Grafiek 4.2.11 laat de belangrijkste vertrekhavens in het Oostzeegebied van schippers uit Harlingen zien. Uit de gegevens blijkt dat Danzig in alle onderzochte perioden een belangrijke afvaarthaven was. In de eerste periode daalde het aantal

Grafiek 4.2.10: Doorvaarten naar bestemmingshavens in het Oostzeegebied voor Harlingen, absoluut en procentueel



Bron: STR Online. Bestemmingshavens met voor alle perioden in totaal meer dan 183 vermeldingen. Overige bevat bestemmingshavens met minder dan 108 vermeldingen.

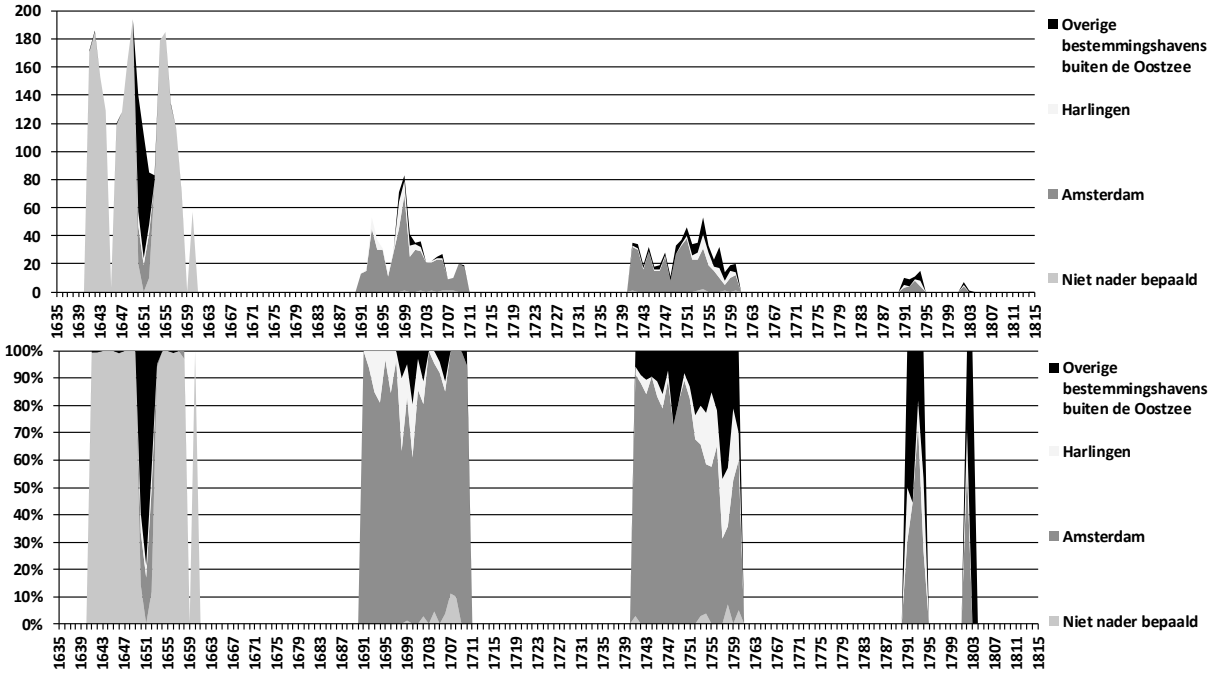
Grafiek 4.2.11: Doorvaarten vanaf vertrekhavens in het Oostzeegebied voor Harlingen, absoluut en procentueel



Bron: STR Online. Vertrekhavens met voor alle perioden in totaal meer dan 400 vermeldingen. Overige bevat vertrekhavens met in totaal minder dan 61 vermeldingen.

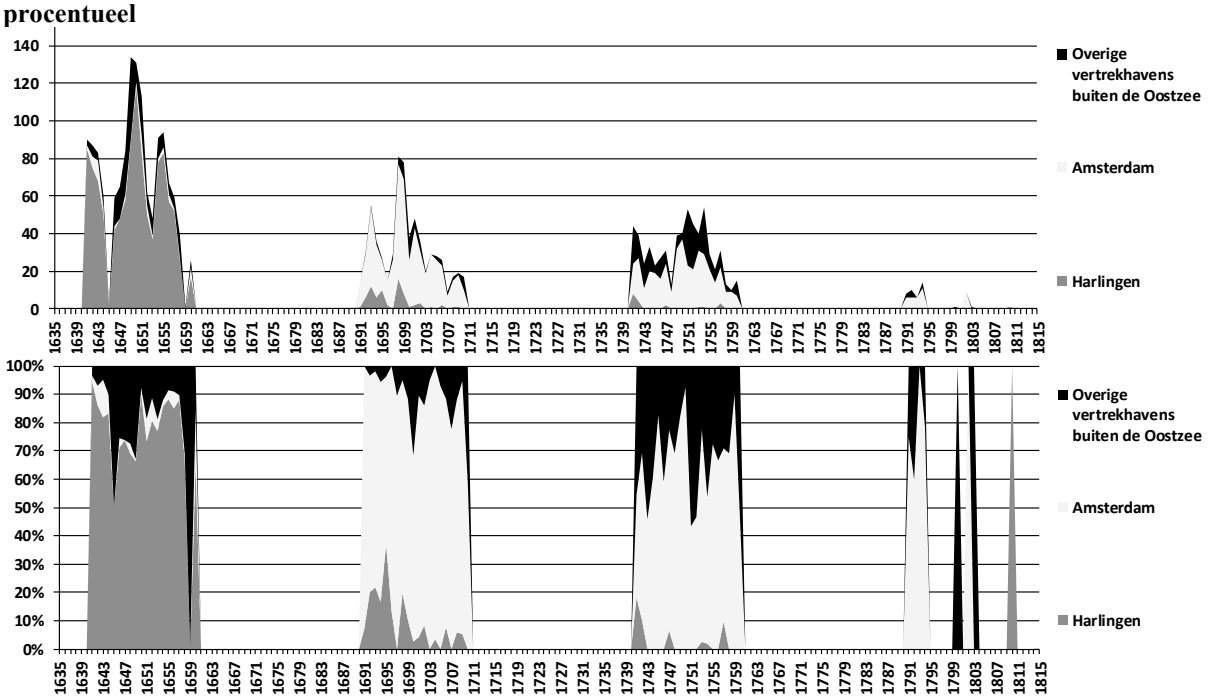
afvaarten vanuit Danzig, bleef in de tweede periode laag maar redelijk constant, en nam vervolgens in de derde periode weer iets toe. Het aandeel van Danzig binnen de afvaarthavens was vooral in de eerste en derde periode groot. In de vierde periode nam het aantal doorvaarten vanaf Danzig af. Riga was vooral in de eerste periode een belangrijke afvaarthaven. Voor de volgende perioden bleef het aandeel van Riga redelijk groot ondanks de afname van

Grafiek 4.2.12: Doorvaarten naar bestemmingshavens buiten het Oostzeegebied voor Harlingen, absoluut en procentueel



Bron: STR Online. Bestemmingshavens met voor alle perioden in totaal meer dan 151 vermeldingen. Overige bevat bestemmingshavens met minder dan 146 vermeldingen.

Grafiek 4.2.13: Doorvaarten vanaf vertrekhavens buiten het Oostzeegebied voor Harlingen, absoluut en procentueel



Bron: STR Online. Vertrekhavens met voor alle perioden in totaal meer dan 1000 vermeldingen. Overige bevat vertrekhavens met in totaal minder dan 111 vermeldingen.

het aantal afvaarten. Koningsbergen was vooral in de tweede periode belangrijk als afvaarthaven.

Uit grafiek 4.2.12 blijkt dat Amsterdam de belangrijkste bestemmingshavens buiten het Oostzeegebied was. Harlingen werd veel minder vaak, maar wel met regelmaat als bestemming genoemd. Grafiek 4.2.13 laat zien dat er een duidelijke verschuiving optrad in de afvaarthavens van schippers uit Harlingen die naar de Sont voeren. In de eerste periode was Harlingen meestal de afvaarthaven, terwijl in de daaropvolgende perioden Amsterdam meestal afvaarthaven was. Uit grafiek 4.2.12 en 4.2.13 blijkt dat Amsterdam de belangrijkste haven van vertrek en bestemming buiten het Oostzeegebied was. Tussen 1641-1660 was ook Harlingen nog van belang, maar na deze periode gingen de meeste vaarten buiten het Oostzeegebied van en naar Amsterdam. Vanaf het midden van de 18e eeuw nam het belang van Amsterdam steeds meer af.

4.2.1 Samenvatting Harlingen

Schippers uit Harlingen waren vanaf 1536 actief in de Oostzeevaart, die van 1577 tot 1655 een bloeiperiode kende. Vanaf de tweede helft van de 17e eeuw nam de Oostzeevaart en het aantal Oostzeeschippers geleidelijk af, waarna pas in de 19e eeuw herstel optrad. Net als het aantal nieuwe (niet eenmalige) schippers nam het aantal bekende schippers in de onderzochte perioden af, waarmee ook de schippersgemeenschap van Harlingen in omvang afnam. In alle onderzochte perioden bestond de kern van de schipperspopulatie uit als regelmatig en als specialistisch geclassificeerde schippers, die voor de meeste doorvaarten zorgden. Ondanks de afname van het aantal schippers bleef de opbouw van de schippersgemeenschap in de onderzochte perioden redelijk stabiel. Naast de Oostzeeschippers bestond er in Harlingen een substantiële groep schippers die op andere bestemmingen actief was. Deze groep was vooral in de 17e eeuw groot, en nam in de loop van de 17e en 18e eeuw in omvang af. Dit duidt erop dat in de 17e eeuw waarschijnlijk een grote groep schippers buiten het Oostzeegebied actief was en alternatieve bestemmingen had. De belangrijkste bestemmingen in het Oostzeegebied waren Danzig voor de periode 1641-1660 en 1741-1760, en Koningsbergen voor de periode

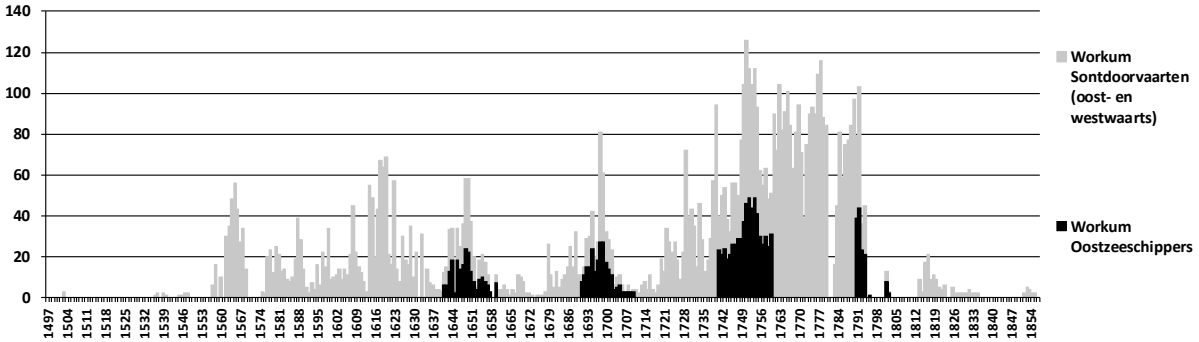
1691-1710. Daarnaast werd Riga regelmatig genoemd. De belangrijkste bestemmingen buiten het Oostzeegebied waren Amsterdam, Noorwegen, de Kleine Oost en Archangel. Soms werden Oostzeeschippers op andere vaarten actief, zoals in het begin van de 18e eeuw tijdens de Grote Noordse Oorlog. Zowel voor wel als niet in het Oostzeegebied actieve schippers waren de Kleine Oost en Noorwegen de belangrijkste bestemmingen buiten het Oostzeegebied. Ook waren er schippers in de walvisvaart actief, al werden zij in het bronnenmateriaal weinig teruggevonden.

Vooral in de 17e eeuw was de Oostzee een belangrijke bestemming voor schippers uit Harlingen. Het belang van deze bestemming nam vervolgens steeds verder af. In de 17e eeuw was een grote groep schippers op andere vaarten dan de Oostzeevaart actief. Noorwegen en de Kleine Oost, maar ook de walvisvaart en bestemmingen in Zuid-Europa waren voor deze schippers alternatieven voor de Oostzeevaart. Toch lijkt het erop dat niet alleen het aantal Sontdoorvaarten afnam, maar ook de vaart op andere bestemmingen. Deze conclusie wordt door het aantal vermeldingen op andere vaarten in het additionele bronnenmateriaal niet weerlegd. In de loop van de 17e en 18e eeuw kende Harlingen een neergang van de scheepvaart op alle bestemmingen.

4.3 Workum

Vanaf 1503 zijn schippers met herkomstplaats Workum in de STR Online terug te vinden (grafiek 4.3.1). In de 16e en 17e eeuw lag het aantal doorvaarten per jaar lager dan in de 18e eeuw, toen het aantal Sontdoorvaarten sterk toenam. Aan het eind van de 18e eeuw viel het aantal doorvaarten per jaar terug, en ook in de 19e eeuw herstelde zich dat niet. De ontwikkeling van het aantal Sontdoorvaarten en Oostzeeschippers kwam in grote lijnen met elkaar

Grafiek 4.3.1: Oostzeeschippers en Sontdoorvaarten met herkomstplaats Workum in onderzochte perioden

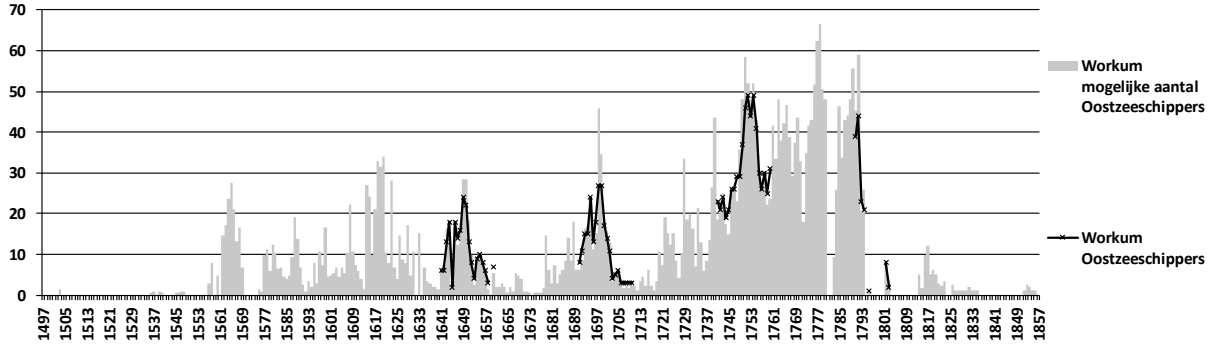


Bron: STT (tot 1634) en STR Online (1634-1857) (doorvaarten); bijlage 4.2 (schippers).

overeen, waarbij het aantal doorvaarten soms meer schommelde dan het aantal schippers (rond 1650, 1698 en 1748). Voor de onderzochte perioden werden achtereenvolgens 84, 73, 181 en 73 schippers geïdentificeerd. Gemiddeld waren in de onderzochte perioden achtereenvolgens 10, 12, 31 en 20 schippers per jaar actief. In de eerste drie perioden nam het aantal actieve schippers toe. Afgezien van de Vierde Engels-Nederlandse Oorlog kende de Oostzeevaart van Workum tussen 1730 en 1790 een bloeiperiode. In de periode 1791-1810, waarvoor minder gegevens beschikbaar zijn, nam de Oostzeevaart af.

De ontwikkeling van het aantal Oostzeeschippers en het aantal Sontdoorvaarten vertoont gelijkenis en een sterke positieve correlatie gezien de correlatiecoëfficiënt van 0,97 (bijlage 4.2). Met het bekende aantal Sontdoorvaarten en het voor de onderzochte perioden bekende gemiddelde aantal doorvaarten per schipper per jaar is het mogelijke aantal Oostzeeschippers berekend. Deze zijn met de grijze kolommen in grafiek 4.3.2 weergegeven. Het

Grafiek 4.3.2: Berekening van het aantal Oostzeeschippers uit Workum a.d.h.v. Sontdoorvaarten

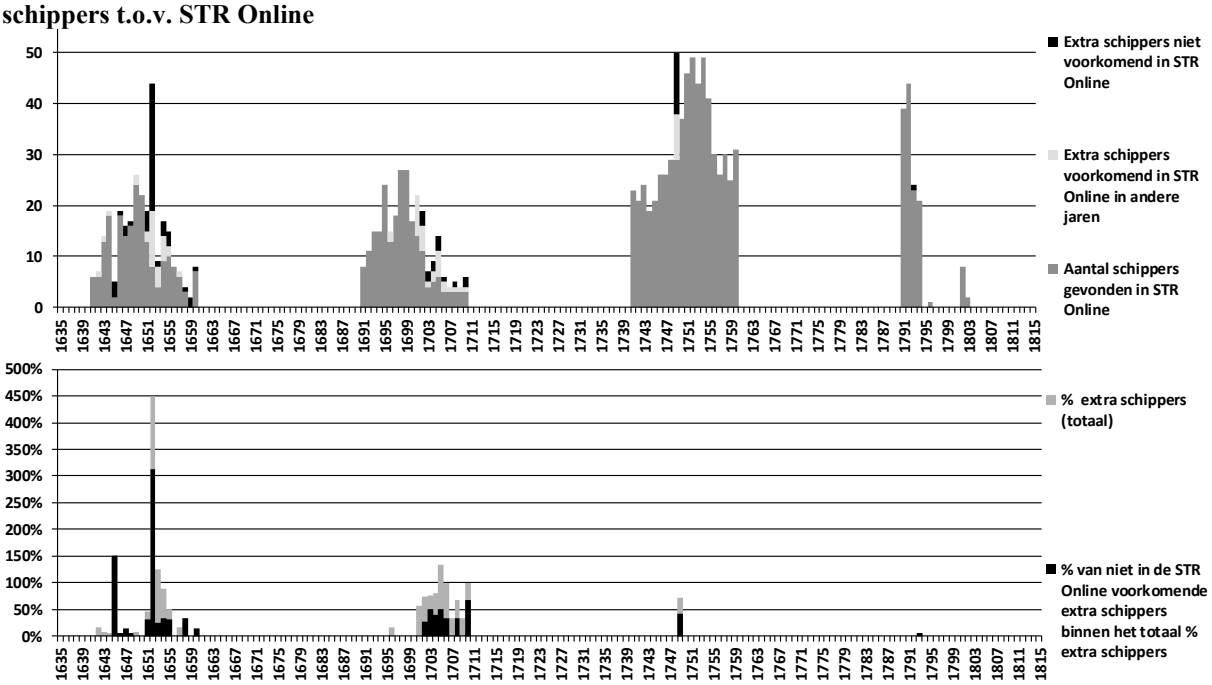


Bron: STT (tot 1633), STR Online (1634-1857), en bijlage 4.2.

aantal daadwerkelijk gevonden Oostzeeschippers is met een lijn aangegeven.[337] Het berekende aantal schippers viel hoger uit rond 1700 en in het midden van de 17e en midden van de 18e eeuw, maar komt verder grotendeels met het daadwerkelijk aantal gevonden schippers overeen en biedt hiermee een aannemelijke indicatie voor het mogelijke aantal Oostzeeschippers.

Uit het additionele bronnenmateriaal blijkt activiteit van schippers uit Workum op bestemmingen buiten het Oostzeegebied (tabel 4.3.1 en 4.3.2). Uit vergelijking van het onderzochte bronnenmateriaal blijkt dat sommige schippers alleen in het additionele bronnenmateriaal of

Grafiek 4.3.3: Oostzeeschippers en extra schippers Workum (wel/niet STR Online) en percentage extra schippers t.o.v. STR Online



Bron: bijlage 4.2 en 4.4.

alleen in de STR Online voorkwamen, terwijl andere schippers in beide voorkwamen (grafiek 4.3.3). Vooral in de 17e en het begin van de 18e eeuw werden extra niet in de STR Online voorkomende schippers gevonden. In 1652 werden 36 extra schippers (450%) gevonden waarvan 25 (313%) niet in de STR Online voorkwamen. In 1749 ging het om 21 extra schip-

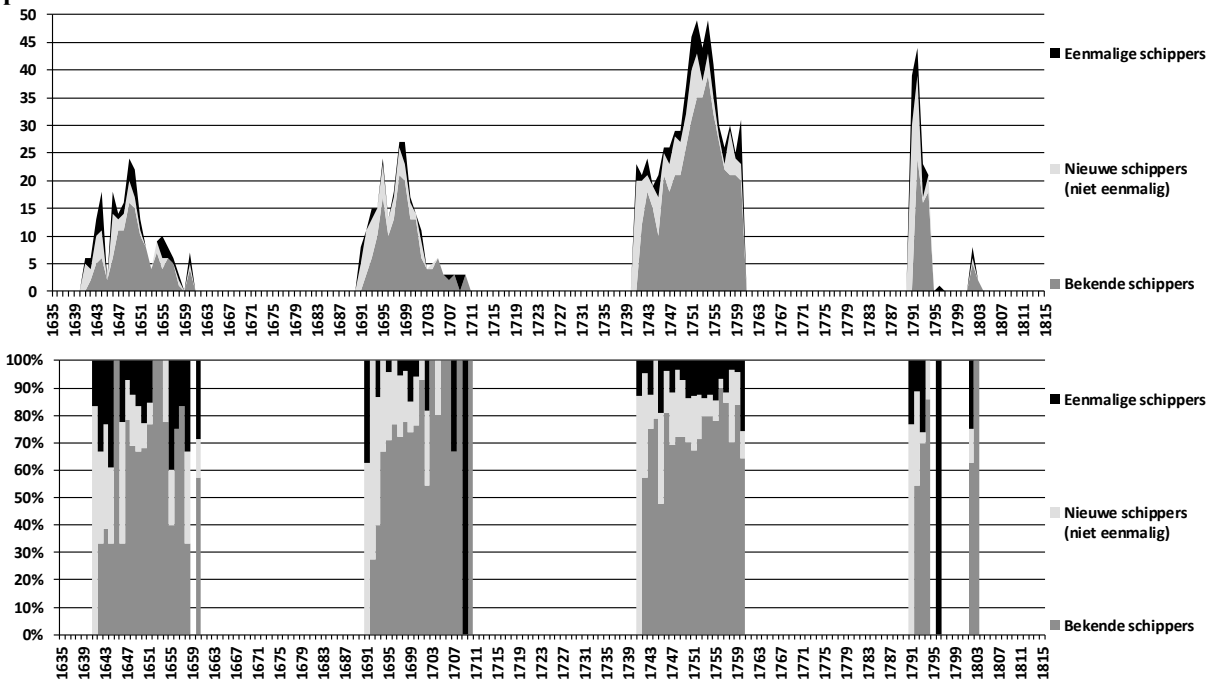
[337] De berekening lijkt ook in lijn te zijn met de 66 kofschippers die Workum had in 1781. G.E. Frerichs, 'Geschiedenis der doopsgezinde gemeente te Warns van 1570 tot 1874' in: J.S. Postma, *Minnist, us? Vierhonderd jaar doopsgezind lief en leed op het Friese platteland* (Leeuwarden 1977) 13-42, aldaar 14. Oorspronkelijk in: *Doopsgezinde bijdragen* (1874) 85-114.

pers (72%) waarvan 12 (41%) niet in de STR Online voorkwamen. Er bestond een groep schippers die op andere vaarten dan de Oostzeevaart actief was. Deze groep lijkt op basis van het bronnenmateriaal in de loop van de 17e en 18e eeuw in omvang af te zijn genomen. De terugval in het aantal Oostzeeschippers in de eerste en tweede periode was daarnaast minder sterk dan deze op basis van de STR Online lijkt, omdat een deel van deze schippers op andere vaarten actief werd en in het additionele bronnenmateriaal terug is te vinden. In de onderzochte perioden werden achtereenvolgens 39, 12, 12 en 1 extra niet in de STR Online voorkomende schipper(s) gevonden (bijlage 4.3.3).

Uit grafiek 4.3.3 blijkt dat in de 18e eeuw steeds meer schippers vanuit Workum zich op de Oostzeevaart concentreerden. Voor de 18e eeuw is een duidelijke toename van het aantal Oostzeeschippers te zien in combinatie met de afname van het aantal extra schippers die niet in de STR Online voorkwamen. Dit duidt op een toenemende specialisatie op de Oostzeevaart van schippers uit Workum.

De mate van activiteit van Oostzeeschippers wordt hierna behandeld aan de hand van de frequentie van doorvaren door de Sont en de classificatiemethode (bijlage 3.4). Om de aanwas van schippers te duiden is in grafiek 4.3.4 voor de onderzochte perioden per jaar het aantal eenmalige, nieuwe en bekende schippers weergegeven. In de derde periode werd het grootste aantal nieuwe (niet eenmalige) schippers gevonden, die daarna als bekende schipper opnieuw naar het Oostzeegebied zouden varen. In de overige perioden was hun aantal kleiner. Hun aantal was achtereenvolgens 2, 3, 6 en 7 schippers gemiddeld per jaar, ofwel 21%, 24%, 18% en 36% van het totale aantal schippers per jaar. Globaal nam in de onderzochte perioden het aantal nieuwe schippers per jaar toe, op een terugval naar 18% in de periode 1741-1760 na. Daarnaast was in de derde periode ook de groep bekende schippers het grootst was, en nam tot het midden van de 18e eeuw sterk in omvang toe. Hun aantal was in de onderzochte perioden achtereenvolgens gemiddeld 6, 8, 22 en 9 per jaar, ofwel 59%, 68%, 71% en 47%.[338]

Grafiek 4.3.4: Eenmalige, nieuwe en bekende Oostzeeschippers uit Workum per jaar, absoluut en procentueel



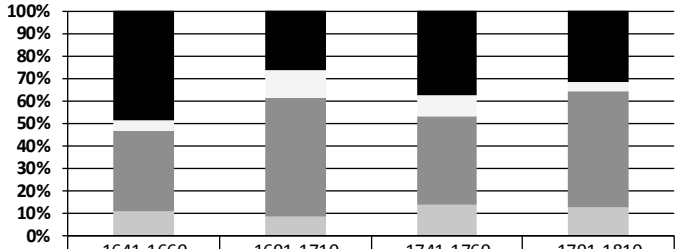
Bron: bijlage 4.2.

[338] Het aantal eenmalige schippers was in de onderzochte perioden achtereenvolgens gemiddeld 2, 1, 3 en 3 per jaar, ofwel 20%, 8%, 11% en 17% (bijlage 4.2).

Het merendeel van de Oostzeeschippers behoorde tot de bekende schippers, en hun aantal nam in de loop van de eerste drie onderzochte perioden toe. In de eerste twee perioden nam het aantal schippers rond het midden van de onderzochte periode af. Vooral in het begin van de 18e eeuw nam, samenvallend met de Grote Noordse Oorlog, het aantal doorvaarten af (grafiek 4.3.4). Over het geheel gezien illustreren de gegevens dat het aantal Oostzeeschippers in de 18e eeuw sterk toenam. In alle perioden nam door het actief worden van nieuwe schippers het aantal bekende schippers toe. Zeker de derde periode was wat de opbouw van de schippersgemeenschap betreft een stabiele periode, met weinig fluctuaties.

Na een gedetailleerdere analyse op basis van hun mate van activiteit zijn Oostzeeschippers uit Workum als eenmalig, sporadisch, regelmatig of specialistisch geclassificeerd (grafiek 4.3.5). In de onderzochte perioden was het aantal als eenmalig geclassificeerde schippers achtereenvolgens 41, 19, 68 en 23, ofwel 49%, 26%, 38% en 32%.

Grafiek 4.3.5: Oostzeeschippers uit Workum per categorie per periode, absoluut en procentueel

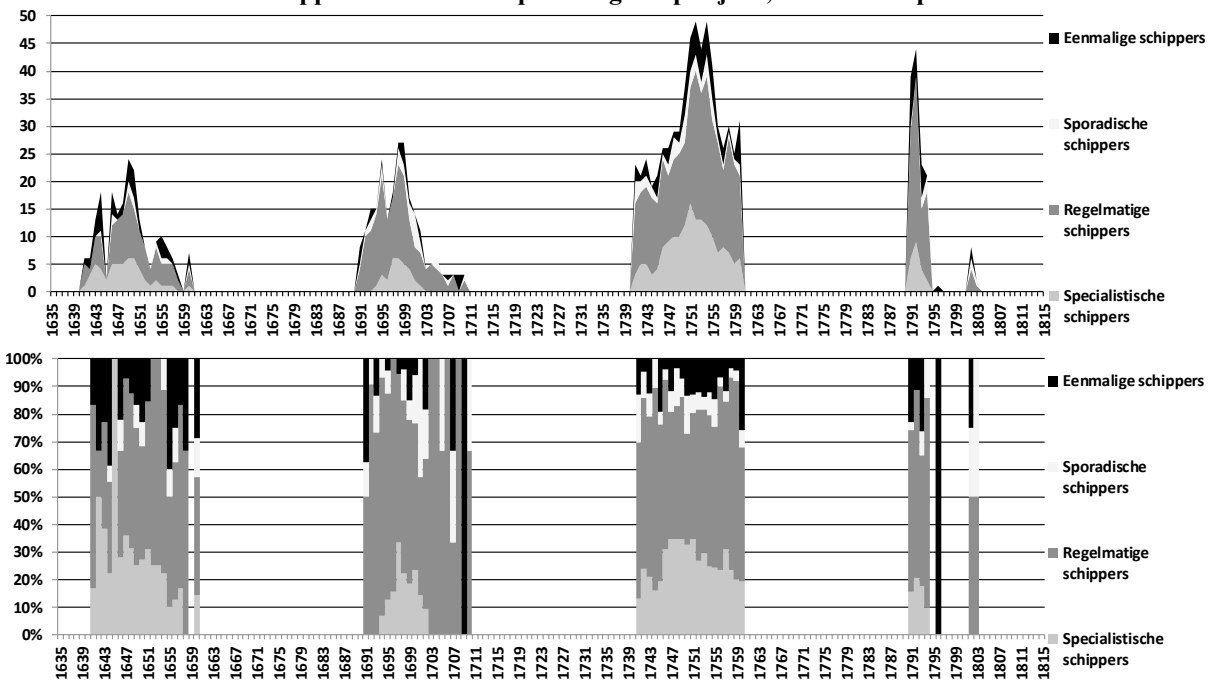


	1641-1660	1691-1710	1741-1760	1791-1810
	Workum. Aantal schippers per categorie.			
Eenmalig	41	19	68	23
Sporadisch	4	9	17	3
Regelmatig	30	39	71	38
Specialist	9	6	25	9

Bron: bijlage 4.2.

Het aantal als sporadisch geclassificeerde schippers was achtereenvolgens 4, 9, 17 en 3, ofwel 5%, 12%, 9% en 4% van het totale aantal schippers per periode. Het aantal als regelmatig geclassificeerde schippers was achtereenvolgens 30, 39, 71 en 38 schippers, ofwel 36%, 53%,

Grafiek 4.3.6: Oostzeeschippers uit Workum per categorie per jaar, absoluut en procentueel

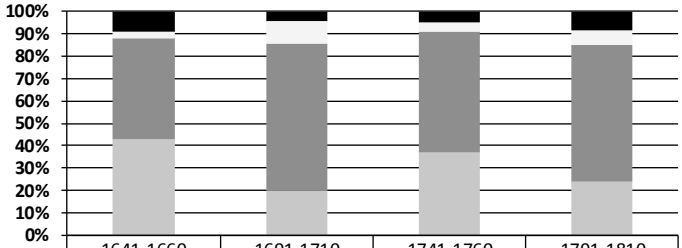


Bron: bijlage 4.2.

39% en 52%. Het aantal als specialistisch geclassificeerde schippers was achtereenvolgens 9, 6, 25 en 9 schippers, ofwel 11%, 8%, 14% en 12% van het totale aantal schippers per periode. Het aantal als regelmatig geclassificeerde schippers nam in de eerste drie perioden toe. In de derde periode nam het aantal als specialistisch geclassificeerde schippers ook toe.

In grafiek 4.3.6 staat de verhouding tussen het aantal en aandeel schippers per categorie per jaar. Hieruit blijkt dat in alle perioden het grootste aantal schippers tot de categorieën regelmatig en specialistisch behoorde. Schippers uit de categorie eenmalig of sporadisch maakten maar een beperkt deel van het totale aantal schippers per jaar uit. Het aandeel van als regelmatig geclassificeerde schippers was gemiddeld per jaar achtereenvolgens 48%, 67%, 55% en 62% en dat van als specialistisch geclassificeerde schippers was respectievelijk 27%, 13%, 27% en 15%. De schippersgemeenschap bestond gemiddeld voor respectievelijk 75%, 80%, 82% en 77% uit als regelmatig of als specialistisch geclassificeerde schippers. Zij maakten in alle perioden de kern van de schippersgemeenschap uit. Bovendien werd de opbouw van de schippersgemeente steeds stabieler, zoals in de derde periode waarin specialistische en regelmatige schippers zorgden voor een duidelijke toename van de schippersgemeenschap.

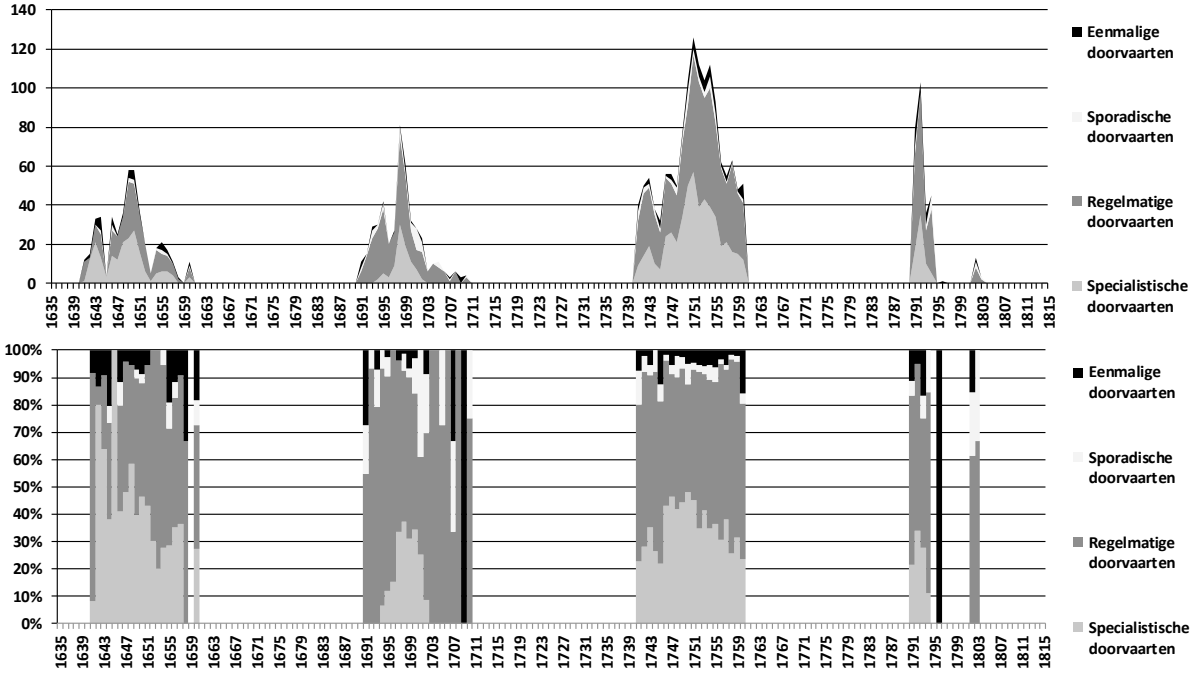
Grafiek 4.3.7: Sontdoorvaarten Workum per categorie per periode, absoluut en procentueel



	1641-1660	1691-1710	1741-1760	1791-1810
	Workum. Aantal doorvaarten per categorie.			
Eenmalig	41	19	68	23
Sporadisch	14	44	59	18
Regelmatig	202	297	747	172
Specialist	194	88	509	67

Bron: bijlage 4.2.

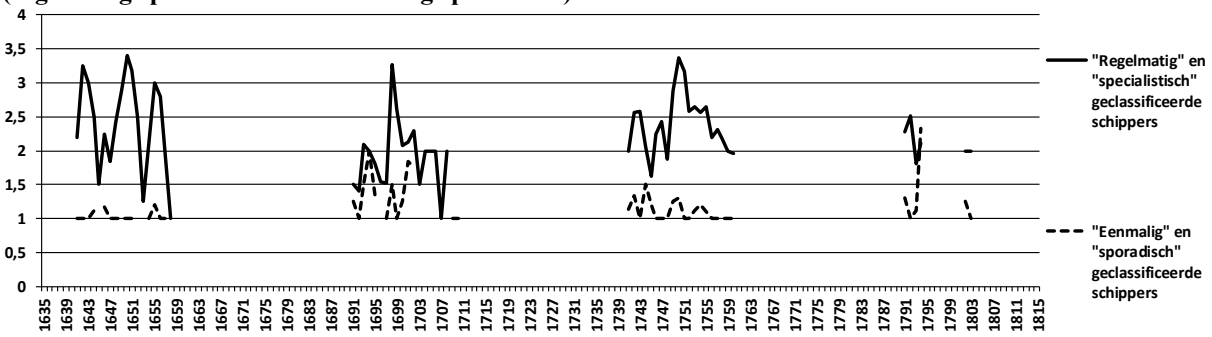
Grafiek 4.3.8: Sontdoorvaarten Workum per categorie per jaar, absoluut en procentueel



Bron: bijlage 4.2.

Uit de weergave per periode van het aantal en aandeel doorvaarten van de verschillend geclassificeerde schippers van Workum in grafiek 4.3.7 blijkt dat in alle perioden meer dan 80% van de doorvaarten door als specialistisch of als regelmatig geclassificeerde schippers werd gemaakt. Dit beeld wordt nog duidelijker bij weergave van de doorvaarten per categorie per jaar in grafiek 4.3.8. In alle perioden was het aantal en aandeel doorvaarten van als eenmalig en als sporadisch geclassificeerd schippers het kleinst. Als specialistisch en regelmatig geclassificeerde schippers maakten in de eerste periode gemiddeld 75% van het aantal schippers per jaar uit, en zij waren verantwoordelijk voor 88% van het aantal doorvaarten. In de tweede periode ging het om gemiddeld 80% van het aantal schippers, die 86% van de doorvaarten verzorgde. In de derde periode maakte deze groep gemiddeld 82% van de schippers uit, die 91% van het aantal doorvaarten verzorgde. In de vierde periode maakten deze groepen gemiddeld 77% van het aantal schippers per jaar uit, die 84% van de doorvaarten maakte. Als specialistisch en als regelmatig geclassificeerde schippers maakten gemiddeld meer doorvaarten, namelijk 2,2 per jaar (grafiek 4.3.9). Voor als eenmalig en als sporadisch

Grafiek 4.3.9: Gemiddeld aantal Sontdoorvaarten Workum per schipper per jaar (regelmatig/specialistisch vs. eenmalig/sporadisch)



Bron: bijlage 4.2.

geclassificeerde schippers was dit gemiddeld 1,2 doorvaarten per schipper per jaar. Uit de grafiek blijkt dat als regelmatig en specialistisch geclassificeerde schippers ongeveer 1 tot 2 keer meer doorvaarten per jaar maakten dan als sporadisch en eenmalig geclassificeerde schippers. Voor het genereren van doorvaarten waren dus met name de schippers uit de categorieën regelmatig en specialistisch van belang.

Hieronder worden de bestemmingen binnen en buiten het Oostzeegebied behandeld, om zo een beter beeld te krijgen van waar schippers uit Workum naartoe voeren. De belangrijkste bestemmingen buiten het Oostzeegebied uit het additionele bronnenmateriaal staan in tabel 4.3.1. In de eerste periode waren bestemmingen in Noorwegen en in de categorie Frankrijk, Spanje of Portugal het belangrijkst. In 75 van de 178 vermeldingen (42%) werden

Tabel 4.3.1: Belangrijkste bestemmingen buiten het Oostzeegebied voor schippers Workum (additioneel bronnenmateriaal)

Bestemming	1641-1660	1691-1710	1741-1760	1791-1810
Archangel	15 (8%)	25 (32%)	-	-
Engeland, Ierland, Schotland	1 (1%)	2 (3%)		
Frankrijk, Spanje, Portugal	24 (13%)	4 (5%)	-	1 (100%)
Kleine Oost	7 (4%)	6 (8%)	-	-
Noorwegen	75 (42%)	1 (1%)	-	-
Republiek	68 (38%)	43 (54%)	2 (5%)	-
Walvisvaart	3 (2%)	-	-	-
Geen bestemming genoemd	39 (22%)	30 (38%)	38 (95%)	-
Totaal aantal vermeldingen	**178**	**79**	**40**	**1**

Bron: bijlage 4.5.

bestemmingen in Noorwegen genoemd. Bestemmingen in Frankrijk, Spanje of Portugal kwamen in 24 vermeldingen (123%) voor. Archangel en bestemmingen in de walvisvaart,[339] de Kleine Oost en de categorie Frankrijk, Spanje en Portugal kwamen in minder vermeldingen voor, namelijk in respectievelijk 15 (8%), 3 (2%), 1 (1%) en 24 (13%) van de vermeldingen. In de tweede periode was Archangel de belangrijkste bestemming, en werd in 43 van de 79 vermeldingen (32%) genoemd. In de derde periode werd in slechts 2 van de 40 vermeldingen (5%) een bestemming genoemd, namelijk in de Republiek. In de vierde periode werd 1 vermelding (100%) gevonden, waarin een bestemming in de categorie Frankrijk, Spanje en Portugal werd genoemd.

In tabel 4.3.2 staan de belangrijkste vermeldingen van schippers die alleen in het additionele bronnenmateriaal en niet in de STR Online voorkomen. In de eerste periode werden bestemmingen in Noorwegen in 40 van de 72 vermeldingen (54%) gevonden. De Kleine Oost, de categorie Frankrijk, Spanje of Portugal, en Archangel waren minder belangrijk, met 7 (9%), 4 (5%) en 2 (3%) vermeldingen. Noorwegen was tussen 1641 en 1660 de

Tabel 4.3.2: Belangrijkste bestemmingen voor niet in STR Online voorkomende schippers Workum

Bestemming	1641-1660	1691-1710	1741-1760	1791-1810
Archangel	2 (3%)	2 (12%)	-	-
Engeland, Ierland, Schotland	1 (1%)	-		
Frankrijk, Spanje, Portugal	4 (5%)	-	-	1 (100%)
Kleine Oost	7 (9%)	5 (29%)	-	-
Noorwegen	40 (54%)	-	-	-
Republiek	11 (15%)	6 (35%)	-	-
Geen bestemming genoemd	19 (26%)	10 (59%)	12 (100%)	-
Totaal aantal vermeldingen	**74**	**17**	**12**	**1**

Bron: bijlage 4.5.

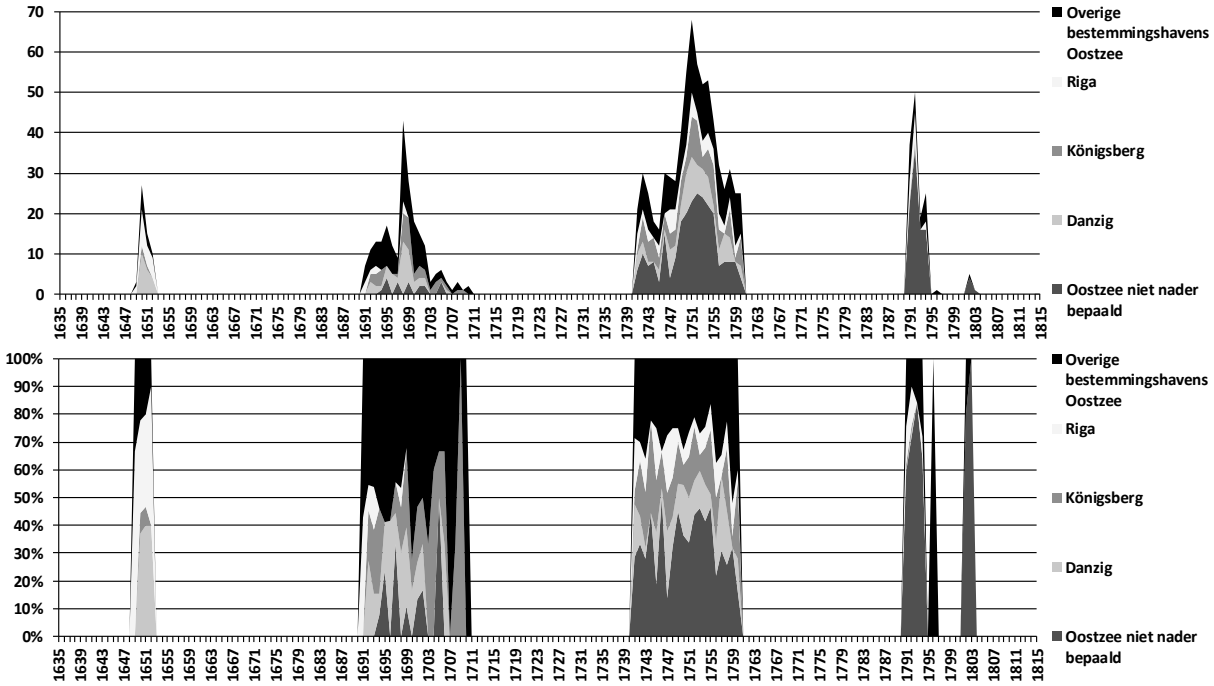
belangrijkste bestemming. In de tweede periode waren de Kleine Oost en Archangel de belangrijkste bestemmingen. In 5 van de 17 vermeldingen (29%) werd een bestemming in de Kleine Oost genoemd. In 2 vermeldingen (12%) werd Archangel als bestemming genoemd. In de derde periode werden geen bestemmingen in de vermeldingen gevonden. In de vierde periode werd in 1 vermelding (100%) een bestemming in de categorie Frankrijk, Spanje, of Portugal gevonden.

Naast de Republiek waren buiten het Oostzeegebied Noorwegen en Archangel de belangrijkste bestemmingen. In de eerste periode kwam vooral Noorwegen als bestemming voor, zowel voor Oostzeeschippers als niet in de STR Online voorkomende schippers. Bestemmingen in de categorie Frankrijk, Spanje en Portugal waren van minder belang. In de tweede periode was Archangel een belangrijke bestemming, maar de Kleine Oost was voor schippers die niet in de STR Online voorkwamen de belangrijkste bestemming. Voor derde en vierde periode is lastig aan te geven wat belangrijke bestemmingen waren, omdat deze vaak niet werden genoemd. Duidelijk is dat Noorwegen in de eerste periode van belang was, en dat vervolgens het zwaartepunt in de tweede periode naar Archangel en de Kleine Oost verschoof.

Ook vanuit de STR Online zijn de belangrijkste bestemmingen binnen en buiten het Oostzeegebied in kaart gebracht. In grafiek 4.3.10 staan de belangrijkste bestemmingshavens in het Oostzeegebied. Danzig en Riga waren de belangrijkste bestemmingen in de eerste

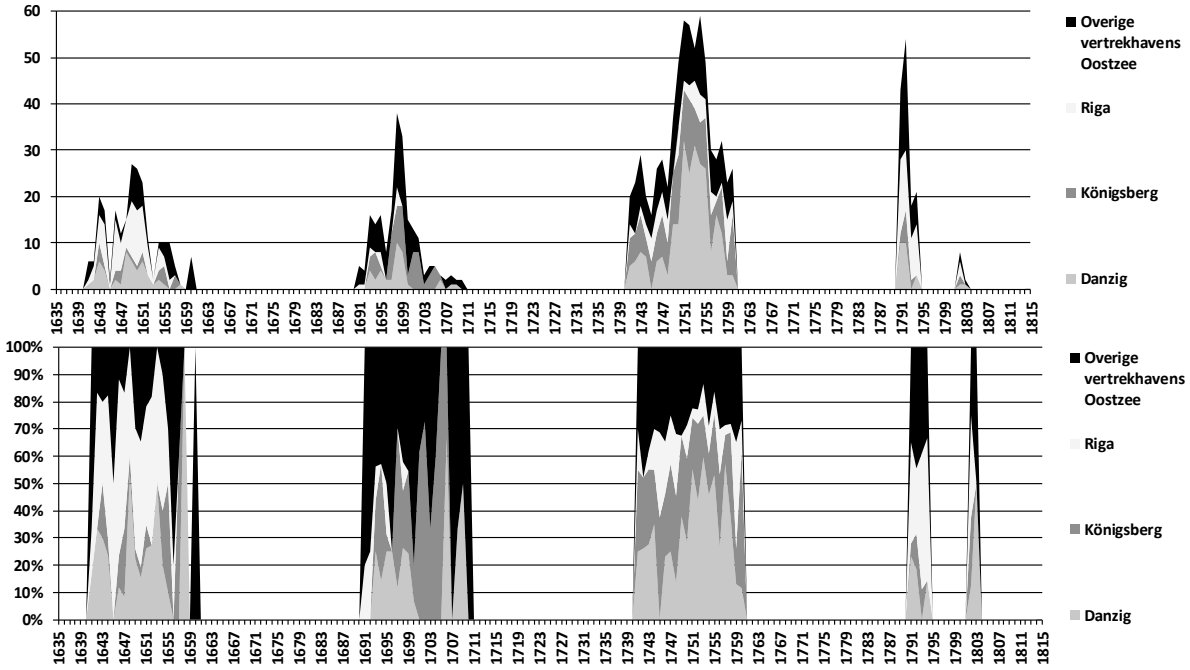
[339] Hessel Tjallings (gestandaardiseerde naam van Hessel Salinghs) en Johannes Alkes (gestandaardiseerde naam van Johannes Elckes) werden, naast in het STR Online materiaal, ook in het additionele bronnenmateriaal gevonden op walvisvaartbestemmingen. Workum, 23 april 1654 en 18 maart 1655 (Hessel Salinghs), en 12 april 1655 (Johannes Elckes). Stadsarchief Amsterdam, Hart, inv. nr. 279; Bijlage 4.5; Bruijn en Davids vonden tussen 1640 en 1664 in Amsterdamse notariële archieven in 18 vermeldingen schippers uit Workum die ter walvisvaart voeren. Onduidelijk is hoeveel individuele schippers dit waren. Bruijn en Davids, 'Jonas vrij', 169.

Grafiek 4.3.10: Doorvaarten naar bestemmingshavens in het Oostzeegebied voor Workum, absoluut en procentueel



Bron: STR Online. Bestemmingshavens met voor alle perioden in totaal meer dan 104 vermeldingen. Overige bevat bestemmingshavens met minder dan 54 vermeldingen.

Grafiek 4.3.11: Doorvaarten vanaf vertrekhavens in het Oostzeegebied voor Workum, absoluut en procentueel

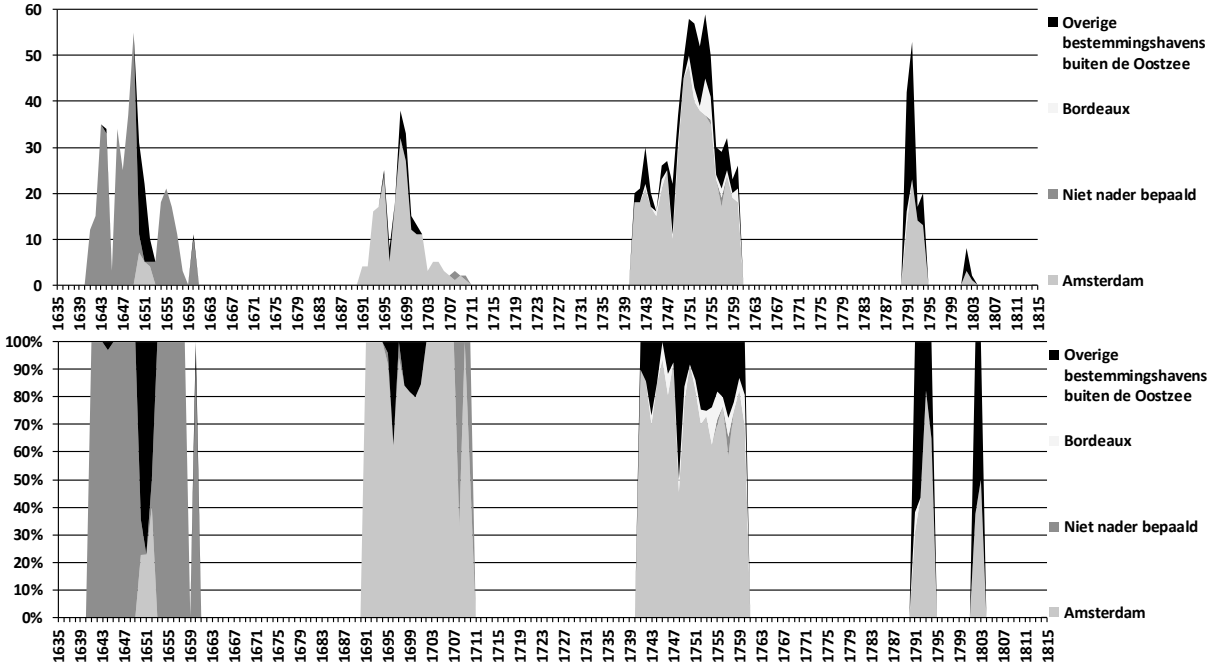


Bron: STR Online. Vertrekhavens met voor alle perioden in totaal meer dan 229 vermeldingen. Overige bevat vertrekhavens met in totaal minder dan 48 vermeldingen.

periode. In de tweede periode kwamen Danzig en Koningsbergen het meest voor. In de derde periode werd de Oostzee zonder nadere bepaling het meest als bestemming genoemd. Daarnaast waren wederom Danzig en Koningsbergen als bestemming van belang. In de vierde periode gingen de meeste doorvaarten naar de Oostzee zonder nadere bepaling. Grafiek 4.3.11 geeft de belangrijkste afvaarthavens in het Oostzeegebied weer voor schippers uit Workum. In de eerste periode waren Riga en daarnaast Danzig de belangrijkste afvaarthavens. Danzig was

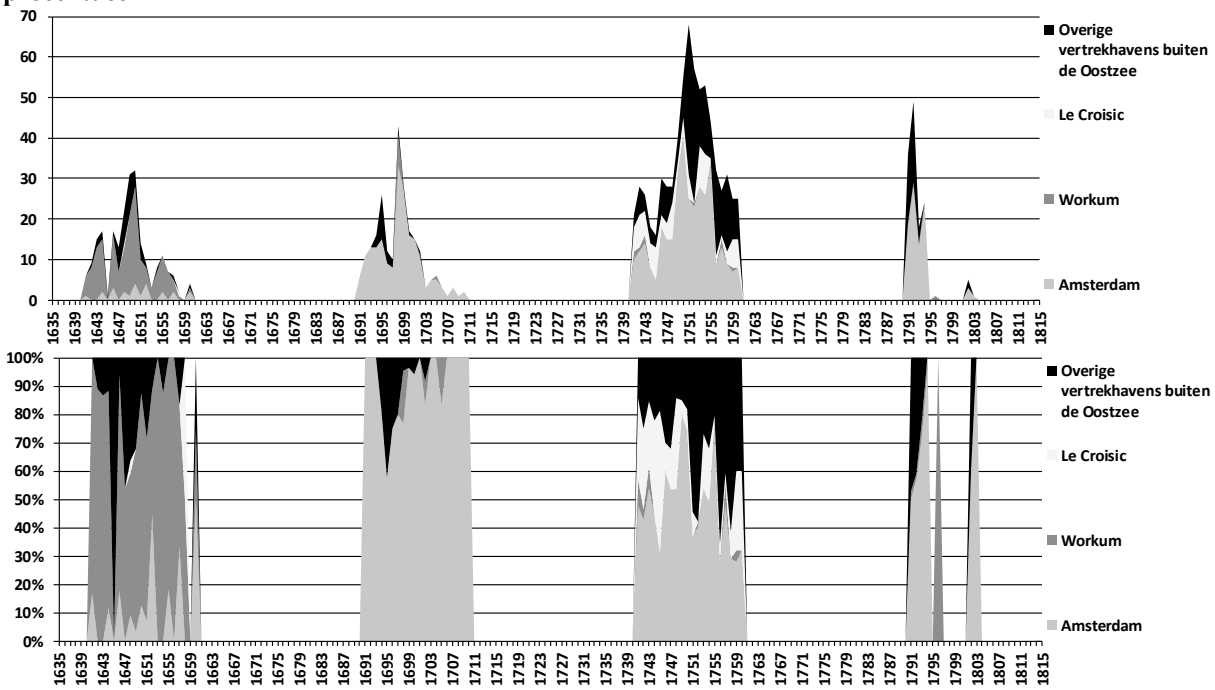
in de tweede periode opnieuw van belang, en daarnaast nam het belang van Koningsbergen toe. Het aantal doorvaarten nam in de derde periode sterk toe, vooral vanaf Danzig en Koningsbergen. In de vierde periode was vervolgens Riga opnieuw van belang als afvaarthaven, naast Danzig. Uit grafiek 4.3.10 en 4.3.11 blijkt dat Danzig de belangrijkste haven in het Oostzeegebied was.

Grafiek 4.3.12: Doorvaarten naar bestemmingshavens buiten het Oostzeegebied voor Workum, absoluut en procentueel



Bron: STR Online. Bestemmingshavens met voor alle perioden in totaal meer dan 36 vermeldingen. Overige bevat bestemmingshavens met minder dan 27 vermeldingen.

Grafiek 4.3.13: Doorvaarten vanaf vertrekhavens buiten het Oostzeegebied voor Workum, absoluut en procentueel



Bron: STR Online. Vertrekhavens met voor alle perioden in totaal meer dan 104 vermeldingen. Overige bevat vertrekhavens met in totaal minder dan 68 vermeldingen.

In grafiek 4.3.12 staan de doorvaarten naar bestemmingshavens buiten het Oostzeegebied. Amsterdam was in alle onderzochte perioden de meest voorkomende bestemmingshaven. Met de toename van het aantal doorvaarten tussen 1741 en 1760 nam ook het aantal vermeldingen van Amsterdam toe. Daarnaast kwam Bordeaux in deze periode regelmatig voor. In de periode 1791-1810 nam het aantal doorvaarten af, maar bleef Amsterdam wel de belangrijkste bestemming. De afvaarthavens buiten het Oostzeegebied staan in grafiek 4.3.13. In de eerste periode was Workum de belangrijkste afvaarthaven. Tussen 1691 en 1710 werd Amsterdam het vaakst als afvaarthaven genoemd, naast een aantal keren Workum. Tussen 1741 en 1760 was Amsterdam de belangrijkste afvaarthaven. Daarnaast was in mindere mate Le Croisic van belang en nam het aantal overige vertrekhavens buiten de Oostzee toe. Tussen 1791 en 1810 was Amsterdam wederom de belangrijkste afvaarthaven. Uit grafieken 4.3.12 en 4.3.13 wordt duidelijk dat Workum en Amsterdam de belangrijkste havens buiten het Oostzeegebied waren. In de periode 1741-1760 kwamen Bordeaux en Le Croisic vaker als vertrek- en bestemmingshavens voor.

4.3.1 Samenvatting Workum

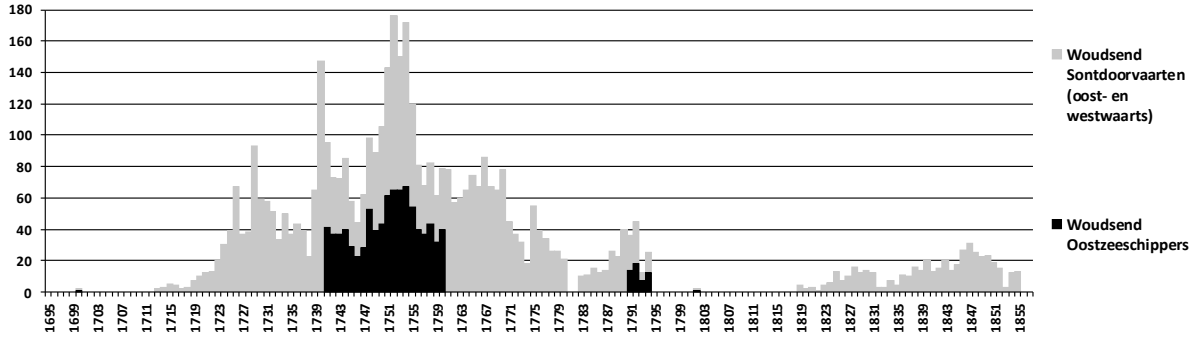
Zeeschippers uit Workum waren al vanaf het begin van de 16e eeuw actief op bestemmingen in het Oostzeegebied. De Oostzeevaart kende tussen 1730 en 1790 een bloeiperiode en vooral in de 18e eeuw nam het aantal Sontdoorvaarten en Oostzeeschippers toe. In de onderzochte perioden bestond de schippersgemeenschap vooral uit bekende schippers. De kern van de schippersgemeenschap bestond uit schippers die als regelmatig of als specialistisch geclassificeerd waren, en die het grootste deel van de Sontdoorvaarten maakten. Hieruit blijkt een grote mate stabiliteit in de opbouw van de schipperspopulatie. De belangrijkste havens in het Oostzeegebied waren Danzig, Koningsbergen en Riga. De toename van het aantal doorvaarten in de periode 1741-1760 viel voornamelijk samen met de toename van het aantal doorvaarten van en naar Danzig. Amsterdam was de belangrijke bestemming buiten het Oostzeegebied. Bordeaux en Le Croisic werden veel minder vaak genoemd. Uit het additionele bronnenmateriaal bleken Noorwegen in de eerste periode, en Archangel in de tweede periode de belangrijkste bestemmingen buiten het Oostzeegebied te zijn. Schippers die niet in het Oostzeegebied kwamen, voeren in de eerste en tweede periode vooral naar respectievelijk Noorwegen en de Kleine Oost. Voor de andere perioden is vanwege de weinige vermeldingen minder over belangrijke bestemmingen te zeggen. Oostzeeschippers uit Workum stapten in de 17e en het begin van de 18e eeuw op andere routes over. In het additionele bronnenmateriaal werden in alle onderzochte perioden extra schippers gevonden en vooral voor de jaren 1652 en 1749 kwamen hierin schippers voor die niet in de STR Online stonden. Het is daarom waarschijnlijk dat er naast de Oostzeeschippers ook een groep schippers actief was op andere vaarten met bestemmingen buiten het Oostzeegebied. Om hoeveel schippers het in totaal ging en hoe het aantal zich ontwikkelde is voor de gehele onderzochte periode moeilijk vast te stellen. Het bronnenmateriaal lijkt te suggereren dat deze groep in de 17e eeuw groter was dan in de 18e eeuw.

4.4 Woudsend

Uit grafiek 4.1.1 blijkt dat schippers met herkomstplaats Woudsend vóór het jaar 1700 niet in het Oostzeegebied actief waren. In 1700 waren er twee Sontdoorvaarten.[340] Na de daarop-

[340] In de STR Online staat één doorvaart van 31 mei 1700 van Dooitse Siemens (gestandaardiseerde naam van Doetje Simensen, doorvaartnummer 645321) uit Woudsend, en één op 1 mei 1700 van Dooitse Siemens (gestandaardiseerde naam van Doits Simens, doorvaartnummer 618898) uit Workum. Beide doorvaarten lijken wat betreft bestemmingen en datum bij één reis te horen. Dooitse Siemens kwam daarnaast in bronnenmateriaal uit 1705 voor met herkomstplaats Woudsend. Bij de tweede standaardisatie en correctie van het bronnenmateriaal zijn daarom beide doorvaarten toegeschreven aan Dooitse Siemens uit Woudsend.

Grafiek 4.4.1: Oostzeeschippers en Sontdoorvaarten met herkomstplaats Woudsend in onderzochte perioden

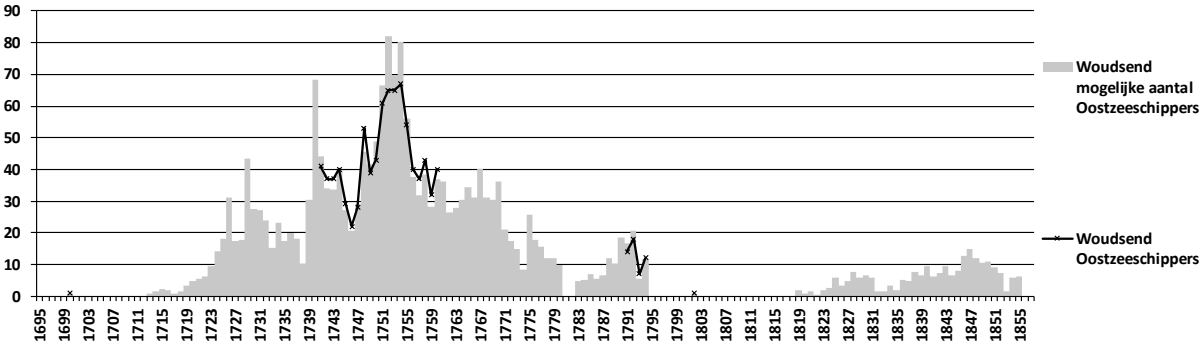


Bron: STR Online (doorvaarten); bijlage 4.2 (schippers).

volgende doorvaarten uit 1713 nam het aantal doorvaarten sterk toe. De Oostzeevaart van Woudsend bloeide tussen 1720 en 1770, waarna het aantal doorvaarten afnam. Woudsend werd in de perioden 1780-1783, 1795-1801 en 1803-1819 niet vermeld. Vanaf 1819 nam het aantal doorvaarten opnieuw toe, maar dit haalde niet het niveau van de 18e eeuw. Het aantal doorvaarten en schippers laten grotendeels eenzelfde ontwikkeling zien. In de tweede periode (1691-1710) werd één schipper gevonden. In de derde (1741-1760) en vierde periode (1791-1810) werden achtereenvolgens 231 en 27 schippers gevonden, en waren gemiddeld 44 en 10 schippers per jaar actief.

De sterke positieve correlatie tussen het aantal schippers en het aantal doorvaarten blijkt zowel uit de sterk op elkaar lijkende ontwikkeling (grafiek 4.4.1) als uit de correlatieco-efficiënt van 0,97 (bijlage 4.2). Aan de hand van de Sontdoorvaarten en het gemiddelde

Grafiek 4.4.2: Berekening van het aantal Oostzeeschippers uit Woudsend a.d.h.v. Sontdoorvaarten

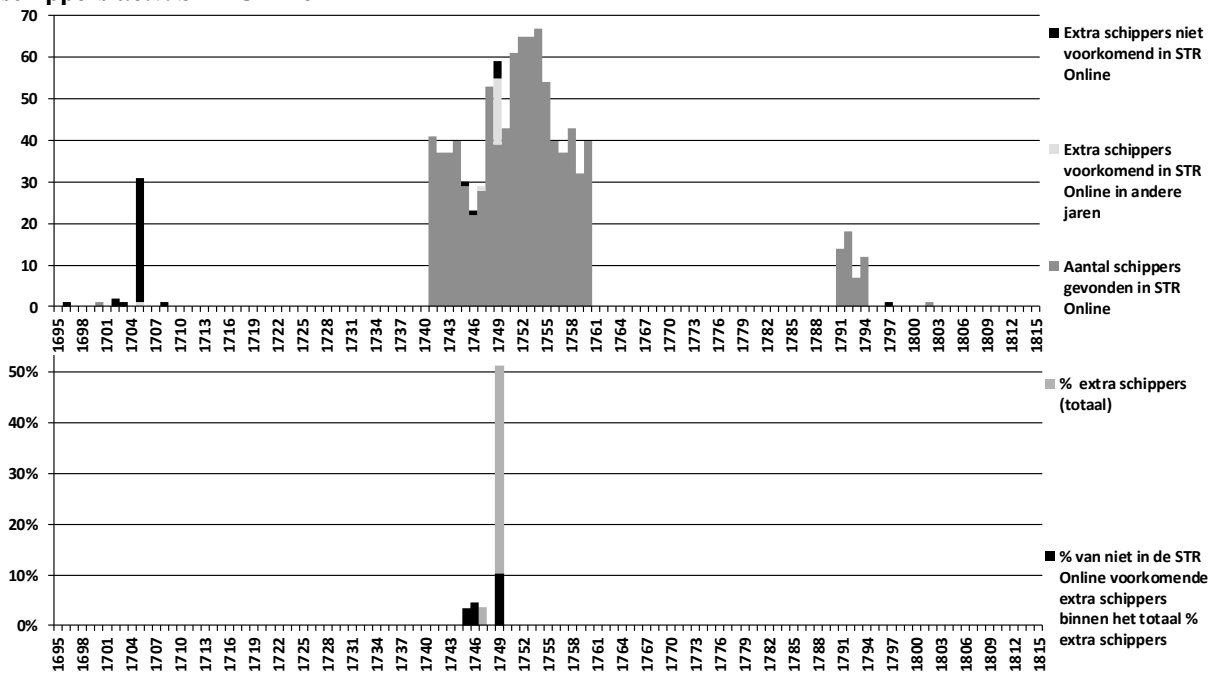


Bron: STT (tot 1633), STR Online (1634-1857), en bijlage 4.2.

aantal doorvaarten per schipper per jaar voor de onderzochte perioden is berekend hoeveel schippers er mogelijk buiten de onderzochte perioden actief waren. Het aantal berekende Oostzeeschippers is in grafiek 4.4.2 met grijze kolommen weergegeven. De lijn geeft het aantal in de STR Online gevonden Oostzeeschippers weer. De berekening komt redelijk overeen met het daadwerkelijk aantal gevonden schippers, op de jaren 1742 en 1750 na. De berekening lijkt daarmee een aannemelijke indicatie voor het mogelijke aantal Oostzeeschippers.

Uit het additionele bronnenmateriaal blijkt voor het jaar 1700 geen activiteit van schippers uit Woudsend. In grafiek 4.4.3 staan de aantallen schippers die in het onderzochte materiaal per jaar werden gevonden. Van de 31 extra schippers in 1705 waren er 30 niet in de STR Online

Grafiek 4.4.3: Oostzeeschippers en extra schippers Woudsend (wel/niet STR Online) en percentage extra schippers t.o.v. STR Online



Bron: bijlage 4.2 en 4.4.

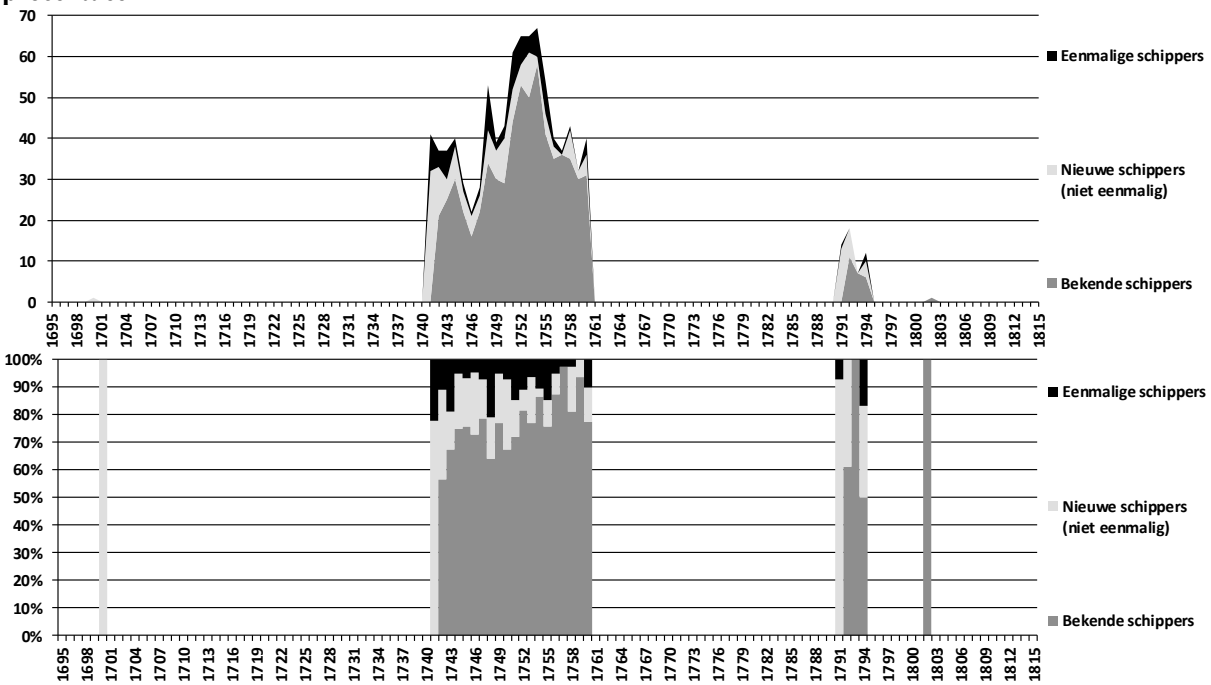
terug te vinden.[341] Ook voor de jaren 1702, 1703 en 1708 werden respectievelijk 2, 1 en 1 extra schipper(s) gevonden. In 1749 werden 20 extra schippers (51%) gevonden, waarvan 4 niet in de STR Online voorkwamen. Voor de tweede periode werden in totaal 32 extra niet in de STR Online voorkomende schippers in het additionele bronnenmateriaal gevonden. In de derde periode werden in totaal 5 extra niet in de STR Online voorkomende schippers gevonden. Voor de laatste periode werd een extra schippers gevonden (bijlage 4.3.3).

Uit vergelijking van al het onderzochte bronnenmateriaal blijkt dat er in de tweede periode meer schippers vanuit Woudsend actief waren dan de STR Online weergeeft, en dat er in deze periode waarschijnlijk al een grotere groep schippers op bestemmingen buiten de Oostzee actief was. Op basis van het additionele bronnenmateriaal wijzigt voor de derde en vierde periode het STR Online beeld van de ontwikkeling van de schippersgemeenschap niet wezenlijk.

De mate van activiteit van de Oostzeeschippers wordt hieronder aan de hand van de frequentie van doorvaren door de Sont en de classificatiemethode (bijlage 3.4) behandeld. Om de aanwas van schippers te duiden is hieronder het aantal eenmalige, nieuwe (niet eenmalige) en bekende schippers weergegeven (grafiek 4.4.4). In het begin en midden van de derde periode was het aantal en aandeel van nieuwe (niet eenmalige) schippers het grootst, wat erop duidt dat de groep bekende schippers in omvang toenam. Gemiddeld waren er in deze periode 7 nieuwe (niet eenmalige) schippers per jaar actief, ofwel 17% van het totale aantal schippers. In de vierde periode waren gemiddeld per jaar, voor de jaren waarover gegeven beschikbaar zijn, 5 nieuwe (niet eenmalige) schippers per jaar actief, ofwel 46% van het totale aantal schippers.[342] De groep bekende schippers nam in de periode 1741-1760 toe. Gemiddeld waren er in deze periode per jaar 32 bekende schippers actief, ofwel 74% van het totale aantal

[341] Voor jaren zonder Sontdoorvaarten en dus zonder Oostzeeschippers, zoals 1702, 1703, 1705 en 1708, is het niet mogelijk een percentage voor 'extra schippers' berekenen. Zie voor de extra schippers in 1705 bijlage 4.3.6, waarin de namen uit het schipperscompact vergeleken zijn met schippersnamen in de STR Online.
[342] Zie bijlage 4.2 voor de berekening. Afgerond waren er 5 (5,4) nieuwe schippers per jaar tussen 1791-1810, ofwel 52%. Daarnaast waren er 5 bekende schippers per jaar, ofwel 48%.

Grafiek 4.4.4: Eenmalige, nieuwe en bekende Oostzeeschippers uit Woudsend per jaar, absoluut en procentueel

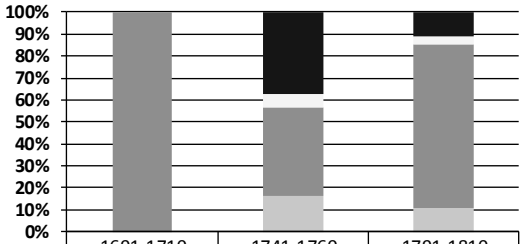


Bron: bijlage 4.2.

schippers. In de laatste periode waren gemiddeld 5 bekende schippers per jaar actief, ofwel 48%.[343]

In grafiek 4.4.5 is per onderzochte periode het aantal en aandeel van de verschillende geclassificeerde schippers weergegeven. In de derde en vierde periode was het aantal als eenmalig geclassificeerde schippers 86 (37%) en 3 (11%). Het aantal als sporadisch geclassificeerde schippers was 14 (6%) en 1 (4%). In de tweede periode werd slechts 1, als regelmatig geclassificeerde, schipper in de STR Online gevonden, waardoor het aandeel van regelmatige

Grafiek 4.4.5: Oostzeeschippers uit Woudsend per categorie per periode, absoluut en procentueel



	1691-1710	1741-1760	1791-1810
	Woudsend. Aantal schippers per categorie.		
Eenmalig	0	86	3
Sporadisch	0	14	1
Regelmatig	1	93	20
Specialist	0	38	3

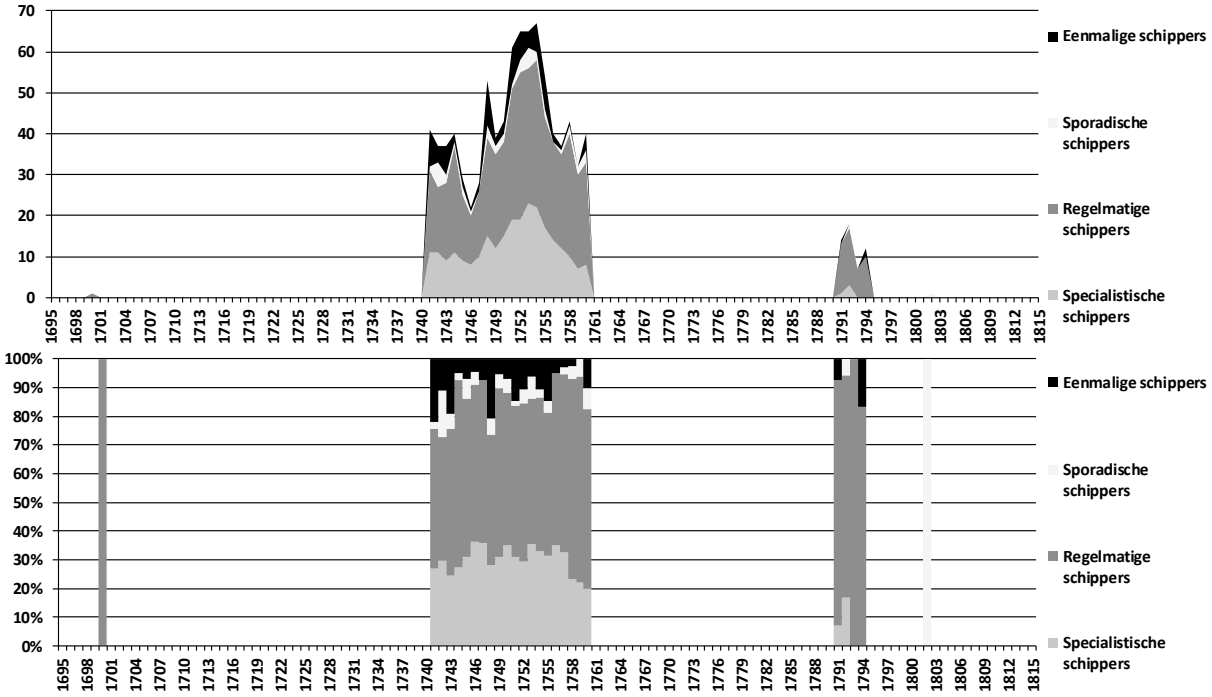
Bron: bijlage 4.2.

schippers in deze periode 100% was. In de derde en vierde periode ging het om 93 en 20 als regelmatig geclassificeerde schippers, ofwel 40% en 74% van het totale aantal schippers. In de derde en vierde periode werden 38 en 3 als specialistisch geclassificeerde schippers gevonden, ofwel 16% en 11% van het totale aantal schippers.

[343] Het aantal en aandeel van eenmalige schippers was in de derde en vierde periode gemiddeld 4 en 1 per jaar, ofwel 10% en 6% (bijlage 4.2).

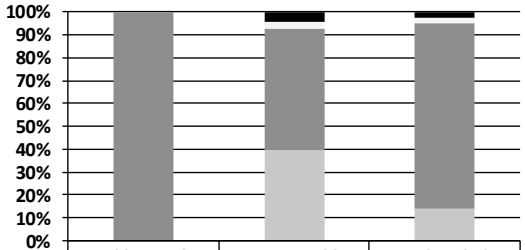
In grafiek 4.4.6 is de verhouding tussen de verschillende categorieën schippers per jaar in beeld gebracht. In alle onderzochte perioden behoorden de meeste schippers tot de categorieën specialistisch en regelmatig en vormden zij samen de kern van de schipperspopulatie. Zowel het aantal specialistische als regelmatige schippers nam in de derde periode toe. Als regelmatig geclassificeerde schippers maakten in de derde en vierde periode gemiddeld per jaar 55% en 83% van de schipperspopulatie uit. Als specialistisch geclassificeerde schippers maakten gemiddeld per jaar 30% en 8% van de schipperspopulatie uit. Als sporadisch geclas-

Grafiek 4.4.6: Oostzeeschippers uit Woudsend per categorie per jaar, absoluut en procentueel



Bron: bijlage 4.2.

Grafiek 4.4.7: Sontdoorvaarten Woudsend per categorie per periode, absoluut en procentueel



	1691-1710	1741-1760	1791-1810
	Woudsend. Aantal doorvaarten per categorie.		
Eenmalig	0	86	3
Sporadisch	0	55	3
Regelmatig	2	1010	97
Specialist	0	762	17

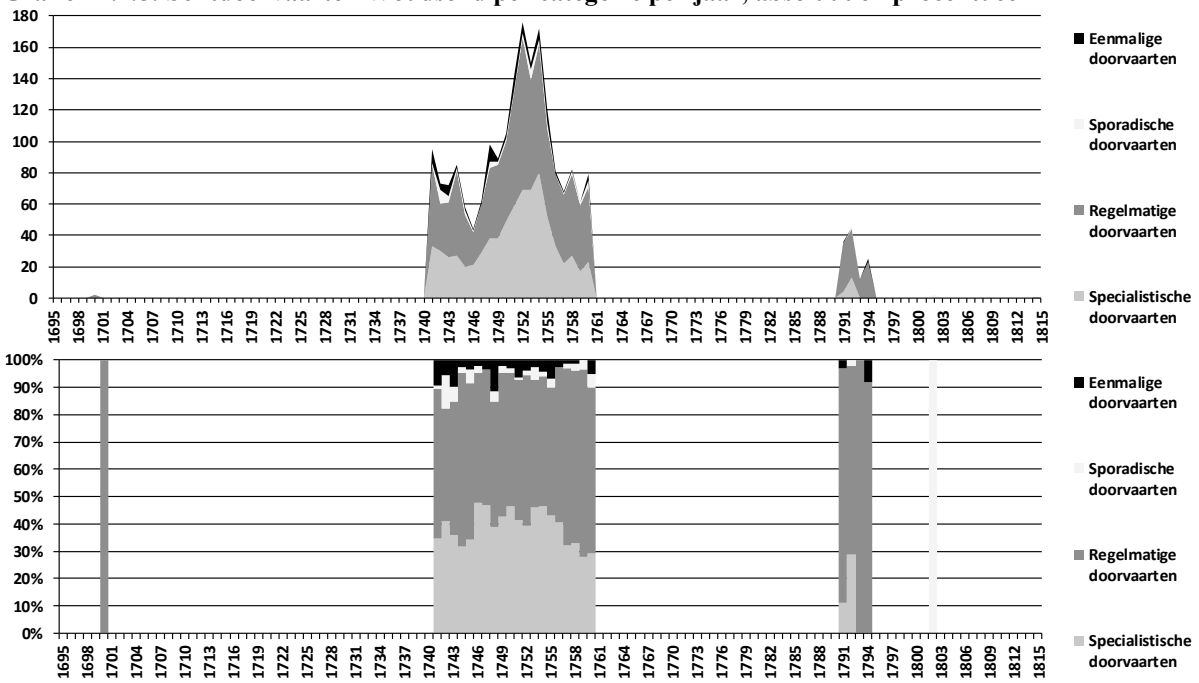
Bron: bijlage 4.2.

sificeerde schippers hadden in de derde en vierde periode gemiddeld een aandeel van 5% en 4%, en voor als eenmalig geclassificeerde schippers was dit aandeel 10% en 6%.

Het aantal en aandeel doorvaarten per categorie is weergegeven in grafiek 4.4.7. Hieruit blijkt dat in alle perioden meer dan 90% van de doorvaarten door als regelmatig of als specialistisch geclassificeerde schippers werd gemaakt. Als eenmalig en sporadisch geclassificeerde schippers genereerden minder dan 10% van de doorvaarten.

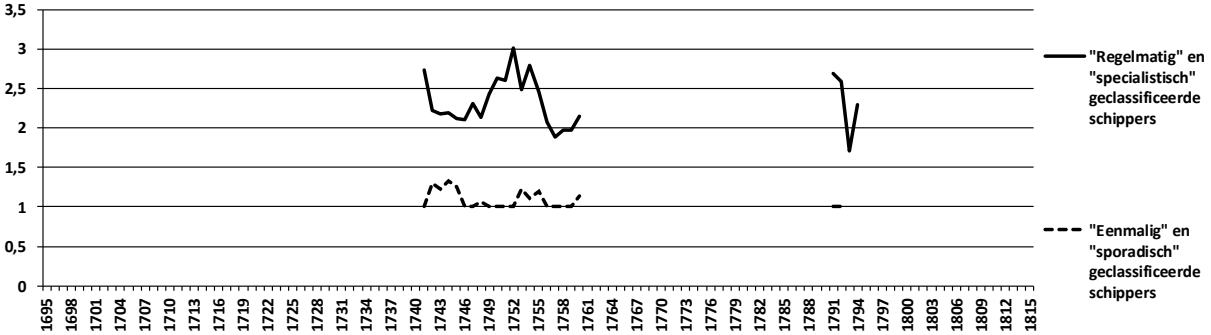
In grafiek 4.4.8 staat de verhouding tussen het aantal en aandeel doorvaarten per categorie per jaar, waarmee het beeld uit grafiek 4.4.7 nog duidelijker wordt. Het merendeel van de doorvaarten werd door als specialistisch en regelmatig geclassificeerde schippers gemaakt. In de periode 1691-1710 gaat het om twee doorvaarten (100%) van één als regelmatig geclassificeerde schipper. In de derde periode hadden als regelmatig en als specialistisch geclassificeerde schippers een aandeel van 86% en maakten zij 93% van de doorvaarten. In de vierde periode was hun aandeel 90% en maakten zij 95% van de doorvaarten. Ook uit het gemiddeld aantal gemaakte doorvaarten blijkt het verschil in activiteit tussen verschillend geclassificeerde schippers (grafiek 4.4.9). Gemiddeld maakte de groep schippers die als specialistisch en als regelmatig geclassificeerd was 2,32 doorvaarten per schipper per jaar. De groep schippers die als sporadisch en als eenmalig geclassificeerd was

Grafiek 4.4.8: Sontdoorvaarten Woudsend per categorie per jaar, absoluut en procentueel



Bron: bijlage 4.2.

Grafiek 4.4.9: Gemiddeld aantal Sontdoorvaarten Woudsend per schipper per jaar (regelmatig/specialistisch vs. eenmalig/sporadisch)



Bron: bijlage 4.2.

maakte gemiddeld 1,12 doorvaarten per schipper per jaar. Als regelmatig en als specialistisch geclassificeerde schippers maakten ongeveer één tot anderhalf keer meer doorvaarten per jaar dan als sporadisch en als eenmalig geclassificeerde schippers. Voor Woudsend werden de meeste doorvaarten door als specialistisch en als regelmatig geclassificeerde schippers gemaakt.

Hieronder worden de belangrijkste bestemmingen binnen en buiten het Oostzeegebied van schippers uit Woudsend behandeld, te beginnen bij het additionele bronnenmateriaal (bijlage 4.5). In de periode 1691-1710 werden in het additionele bronnenmateriaal 36 vermeldingen gevonden (bijlage 4.5). In 34 vermeldingen kwam geen bestemmingen voor (94%). Daarnaast kwamen bestemmingen in Noorwegen, de Kleine Oost en de categorie Frankrijk, Spanje of Portugal elk in 1 vermelding (3%) voor. Van de 48 in de periode 1741-1760 gevonden vermeldingen werd in 44 (92%) geen bestemming genoemd. In 4 vermeldingen (8%) werden bestemmingen in de categorie Frankrijk, Spanje of Portugal genoemd. Voor de laatste periode werd 1 vermelding zonder bestemming gevonden.

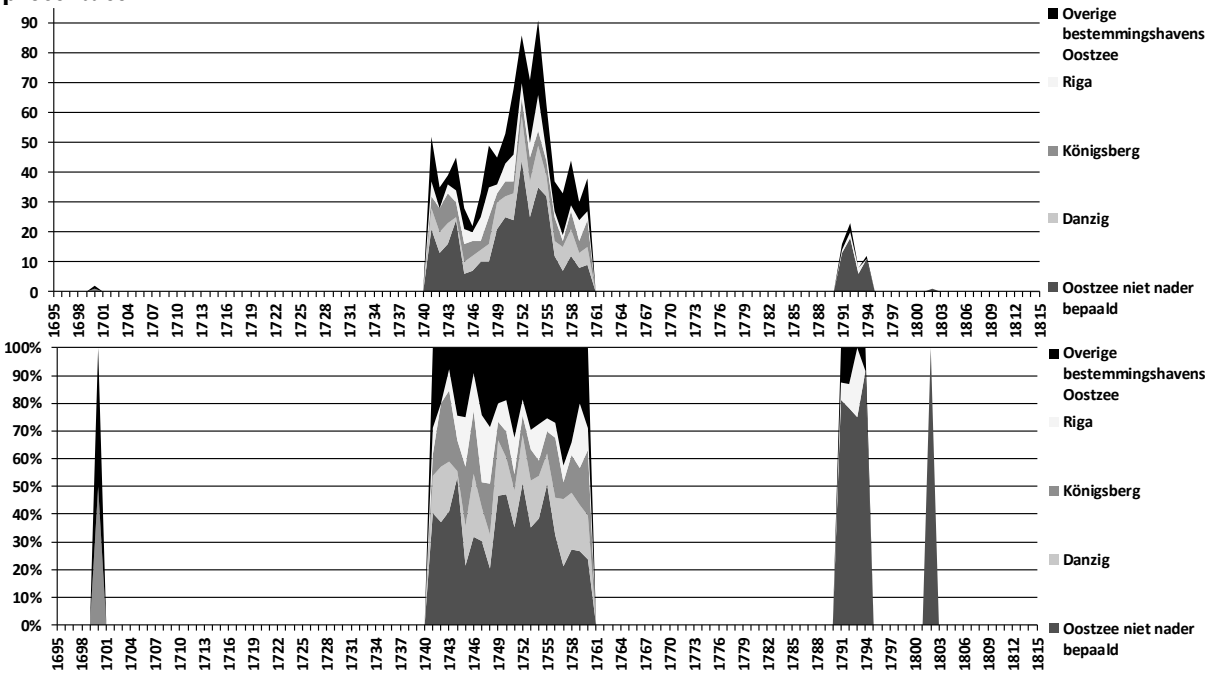
Van de 35 vermeldingen in de tweede periode van niet in de STR Online voorkomende schippers, werd in 33 gevallen (94%) geen bestemming genoemd. Bestemmingen in Noorwegen, de Kleine Oost, en de categorie Frankrijk, Spanje of Portugal kwamen elk in 1 vermelding (3%) voor. In de derde periode werd in 5 van de 6 vermeldingen (83%) geen bestemming genoemd. In 1 vermelding (17%) werd een bestemming in de categorie Frankrijk, Spanje of Portugal genoemd. In de laatste periode werd 1 vermelding (100%) zonder bestemming gevonden.

Voor het jaar 1705 werden, naast zes schippers uit andere plaatsen, in het schipperscompact van IJlst 31 schippers uit Woudsend gevonden. In het schipperscompact staan diverse bestemmingen in Noorwegen, het Oostzeegebied, Frankrijk, Engeland, de Kleine Oost en de Republiek, die niet aan specifieke schippers zijn gekoppeld. Omdat daarnaast niet alle schippers uit Woudsend kwamen, zijn deze bestemmingen niet direct aan schippers uit Woudsend te verbinden, waardoor het onduidelijk is op welke bestemmingen zij actief waren. In het compact werd de in 1700 in de STR Online voorkomende schipper gevonden. Om erachter te komen of de in het compact genoemde schippers uit Woudsend in het Oostzeegebied actief waren of werden, zijn de namen uit het compact voor de eerste decennia van de 18^{e} eeuw met de STR Online vergeleken. Hieruit kwam naar voren dat in 10 van de 31 in het compact genoemde schippers uit Woudsend tussen 1700 en 1730 in het Oostzeegebied actief zijn geweest (bijlage 4.3.6 en paragraaf 5.4). Naast Dooitse Siemens (1700) werden 4 schippers tussen 1713 en 1718 en 5 schippers tussen 1726 en 1729 in de Oostzeevaart actief. Op basis van het bronnenmateriaal lijkt het aannemelijk dat schippers uit Woudsend al aan het einde van de 17^{e} eeuw op zee voeren. Het is aan de hand van het compact echter niet mogelijk om eenduidige uitspraken over hun bestemmingen te doen.

Omdat in de vermeldingen in het additionele bronnenmateriaal in weinig gevallen een bestemming werd genoemd, is het lastig met zekerheid te stellen welke vaarten buiten het Oostzeegebied van belang waren. Wel is duidelijk dat sommige schippers uit Woudsend naast het Oostzeegbied actief waren op bestemmingen in de Kleine Oost, Noorwegen, en Frankrijk, Spanje en Portugal, en wellicht Engeland.

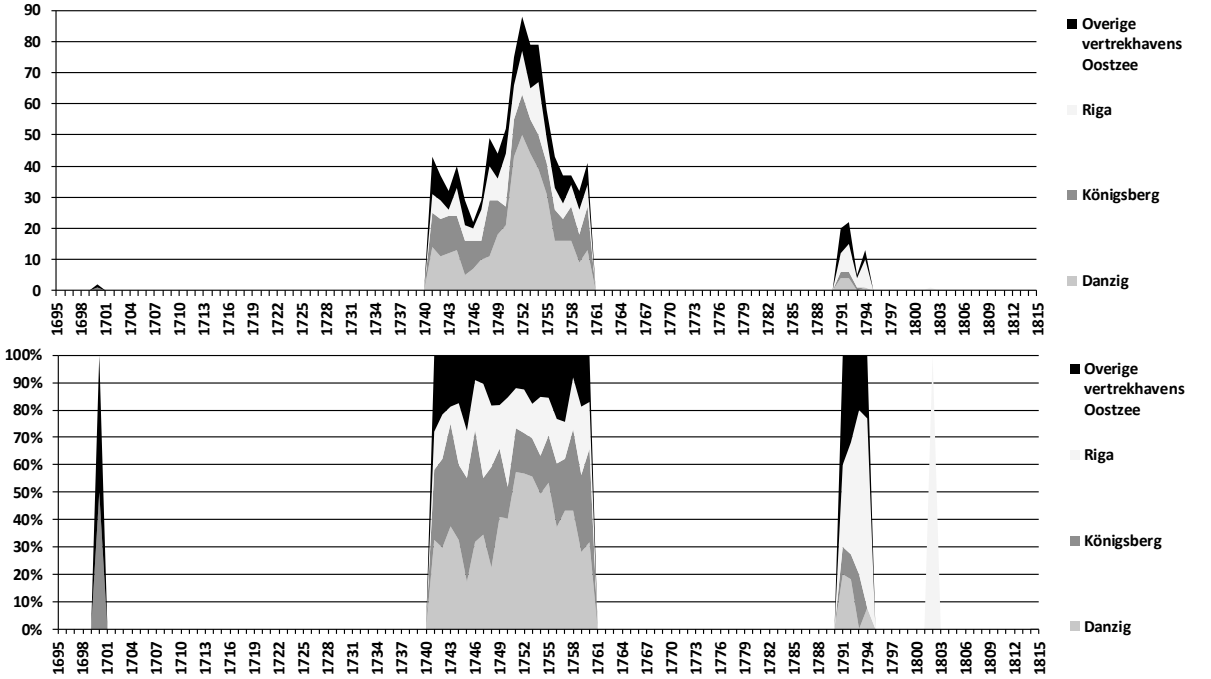
Ook voor de STR Online zijn de belangrijkste bestemmingen binnen en buiten het Oostzeegebied in kaart gebracht. In grafiek 4.4.10 staan de belangrijkste bestemmingshavens in het Oostzeegebied. Tussen 1741 en 1760 gingen de meeste doorvaarten naar de Oostzee, zonder nadere aanduiding. Het aantal doorvaarten met deze bestemming nam tot het midden van de 18^{e} eeuw toe. Daarnaast waren Danzig en Koningsbergen en Riga van belang. In de periode 1791-1810 gingen opnieuw de meeste doorvaarten naar de Oostzee zonder nadere aanduiding. Een klein aantal doorvaarten had Riga als bestemming. In grafiek 4.4.11 staan de belangrijkste afvaarthavens in het Oostzeegebied. In de tweede periode werd Koningsbergen 1 maal als afvaarthaven genoemd. In de derde periode was Danzig de belangrijkste afvaarthaven, waarvandaan het aantal afvaarten tot het midden van de 18^{e} eeuw toenam. Daarnaast waren Koningsbergen en Riga van belang. Tussen 1791 en 1810 nam het aantal doorvaarten af. In deze periode was Riga de belangrijkste afvaarthaven, terwijl het belang van

Grafiek 4.4.10: Doorvaarten naar bestemmingshavens in het Oostzeegebied voor Woudsend, absoluut en procentueel



Bron: STR Online. Bestemmingshavens met voor alle perioden in totaal meer dan 101 vermeldingen. Overige bevat bestemmingshavens met minder dan 40 vermeldingen.

Grafiek 4.4.11: Doorvaarten vanaf vertrekhavens in het Oostzeegebied voor Woudsend, absoluut en procentueel

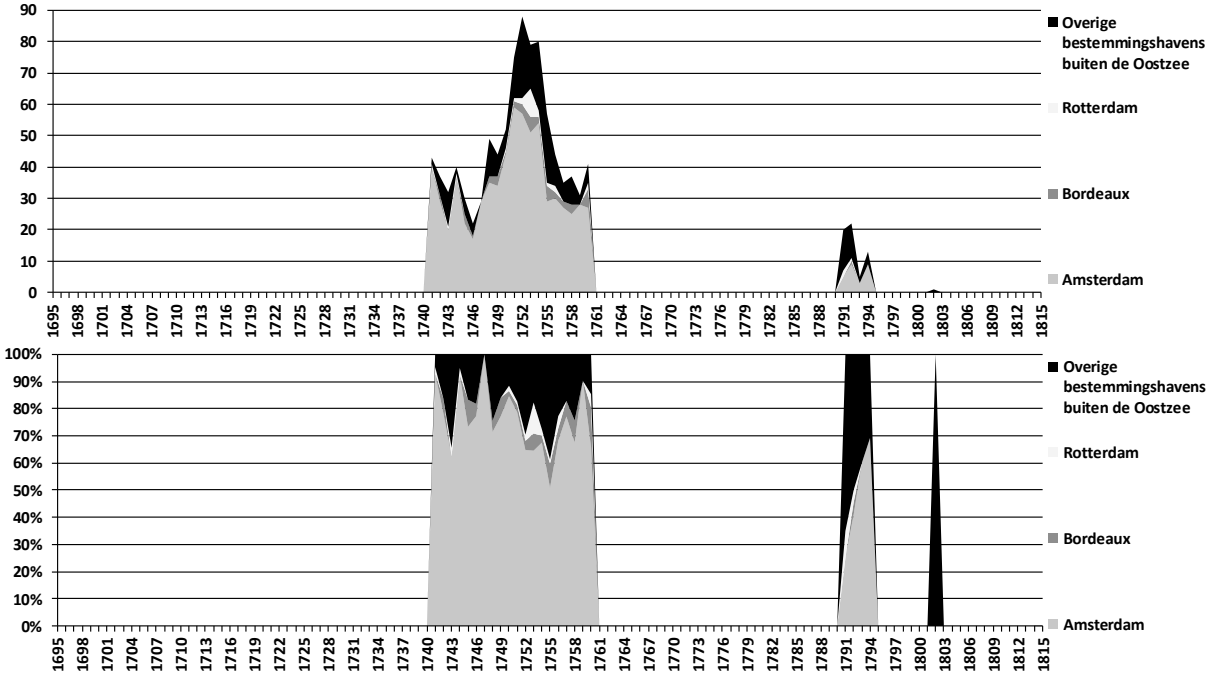


Bron: STR Online. Vertrekhavens met voor alle perioden in totaal meer dan 198 vermeldingen. Overige bevat vertrekhavens met in totaal minder dan 37 vermeldingen.

Danzig sterk was afgenomen. Uit grafiek 4.4.10 en 4.4.11 blijkt dat Danzig de belangrijkste haven in het Oostzeegebied was.

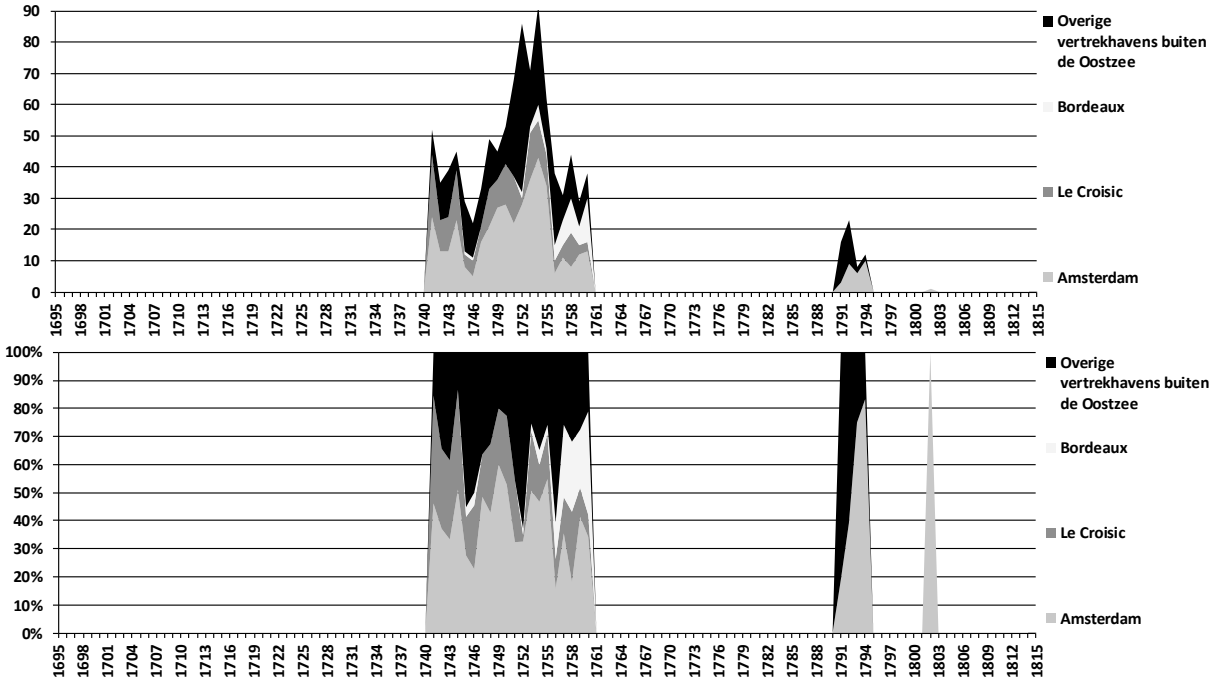
In grafiek 4.4.12 zijn de bestemmingshavens weergegeven ten westen van de Sont. In de derde en vierde periode was Amsterdam de belangrijkste bestemmingshaven voor schippers uit Woudsend. Van veel minder belang waren de havens Bordeaux en Rotterdam, die rond het midden van 18e eeuw wel een opvallende toename laten zien. In grafiek 4.4.13

Grafiek 4.4.12: Doorvaarten naar bestemmingshavens buiten het Oostzeegebied voor Woudsend, absoluut en procentueel



Bron: STR Online. Bestemmingshavens met voor alle perioden in totaal meer dan 25 vermeldingen. Overige bevat bestemmingshavens met minder dan 24 vermeldingen.

Grafiek 4.4.13: Doorvaarten vanaf vertrekhavens buiten het Oostzeegebied voor Woudsend, absoluut en procentueel



Bron: STR Online. Vertrekhavens met voor alle perioden in totaal meer dan 56 vermeldingen. Overige bevat vertrekhavens met in totaal minder dan 54 vermeldingen.

zijn de afvaarthavens buiten het Oostzeegebied weergegeven. De belangrijkste afvaarthaven was Amsterdam, waarvandaan het aantal doorvaarten tot ongeveer 1754 toenam, om vervolgens af te nemen. Le Croisic was in de derde periode een andere afvaarthaven van belang, zij het in veel mindere mate dan Amsterdam. Aan het einde van deze periode nam het aantal afvaarten vanaf Bordeaux toe, maar ook deze afvaarthaven bleef in de schaduw van Amsterdam staan. In de vierde periode was Amsterdam opnieuw de meest voorkomende

afvaarthaven, maar er werden vanaf deze haven veel minder doorvaarten gemaakt dan in de voorgaande periode. Uit grafiek 4.4.12 en 4.4.13 blijkt dat Amsterdam de belangrijkste haven buiten het Oostzeegebied was.

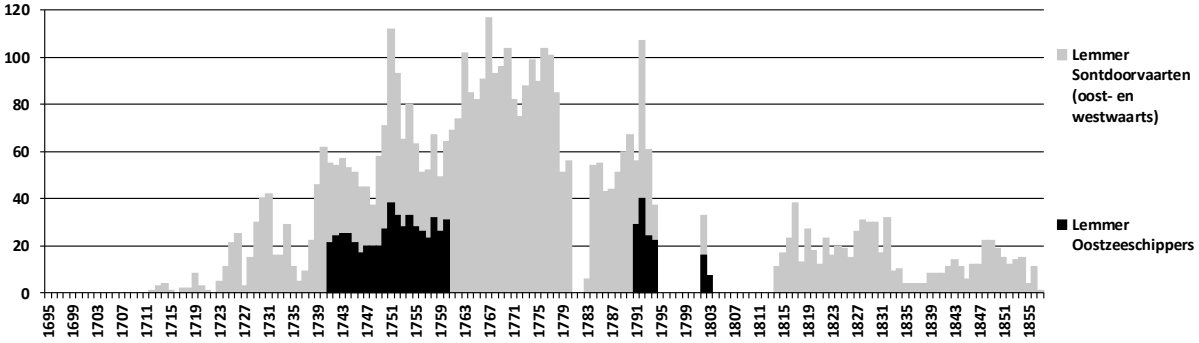
4.4.1 Samenvatting Woudsend

Vanaf 1700 nam het aantal Oostzeeschippers uit Woudsend toe. De Oostzeevaart bloeide tussen 1720 en 1770. De schippersgemeenschap groeide in de loop van de 18e eeuw en bestond vooral uit bekende schippers. Deze kern van de schippersgemeenschap bestond voornamelijk uit als specialistisch en als regelmatig geclassificeerde schippers, die jaarlijks de meeste doorvaarten maakten. Danzig was de belangrijkste haven in het Oostzeegebied en tot het midden van de 18e eeuw nam het aantal doorvaarten van en naar deze plaats sterk toe. Daarnaast kwamen vooral Koningsbergen en Riga als bestemming voor. Buiten het Oostzeegebied was Amsterdam de belangrijkste haven. Van minder belang, maar wel regelmatig voorkomend was Le Croisic. Naast Oostzeeschippers werden ook schippers gevonden die niet in de STR Online voorkwamen. Het beeld van de periode 1691-1710 dat op basis van de STR Online bestond, veranderde hierdoor omdat waarschijnlijk al eerder schippers uit Woudsend actief waren dan uit de Sontdoorvaarten bekend is. Dit blijkt zowel uit de aard van het schipperscompact van 1705 als uit de in zowel de STR Online als het schipperscompact gevonden schippers. Maar hoeveel schippers aan het eind van de 17e eeuw vanuit Woudsend actief waren in maritiem transport is moeilijk vast te stellen. Voor de overige perioden bleef het bestaande beeld intact. Veel van de in 1749 in het additionele bronnenmateriaal voorkomende schippers kwamen in de derde periode in de STR Online voor. Het is niet eenduidig vast te stellen op welke bestemmingen schippers voeren die niet in het Oostzeegebied actief waren, omdat in veel vermeldingen geen bestemming voorkomt of de bestemming niet aan individuele schippers kan worden gekoppeld. Wel blijkt uit de genoemde bestemmingen en de toename van het aantal Oostzeeschippers dat schippers uit Woudsend in de 18e eeuw in de Oostzeevaart gespecialiseerd waren. Daarnaast waren ze, waarschijnlijk in mindere mate, actief op alternatieve bestemmingen in de Kleine Oost, Noorwegen, en Frankrijk, Spanje en Portugal, en wellicht Engeland. De Oostzeeschippers lijken vooral geprofiteerd te hebben van een toegenomen vraag naar transport op Danzig.

4.5 Lemmer

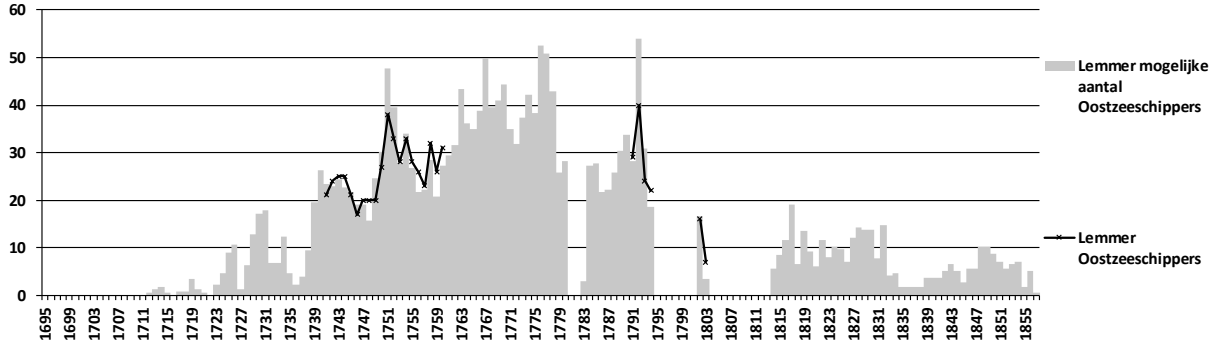
Vanaf 1712 komen schippers met herkomstplaats Lemmer in de STR Online voor. Tot 1777 nam het aantal Sontdoorvaarten toe. Hierna nam het aantal doorvaarten tot het midden van de 19e eeuw af, met enkele jaren zonder doorvaarten aan het eind van de 18e en aan het begin van de 19e eeuw. Met uitzondering van periode 1780-1784 bloeide tussen 1740-1792 voor Lemmer de Oostzeevaart. Uit grafiek 4.5.1 blijkt dat de ontwikkeling van het aantal schippers in grote lijn aansloot bij de ontwikkeling van het aantal doorvaarten. In de derde en vierde

Grafiek 4.5.1: Oostzeeschippers en Sontdoorvaarten met herkomstplaats Lemmer in onderzochte perioden



Bron: STR Online (doorvaarten); bijlage 4.2 (schippers).

Grafiek 4.5.2: Berekening van het aantal Oostzeeschippers uit Lemmer a.d.h.v. Sontdoorvaarten



Bron: STT (tot 1633), STR Online (1634-1857), en bijlage 4.2.

periode werden in totaal 140 en 62 schippers geïdentificeerd. Het aantal actieve schippers per jaar was in deze perioden achtereenvolgens 26 en 23.

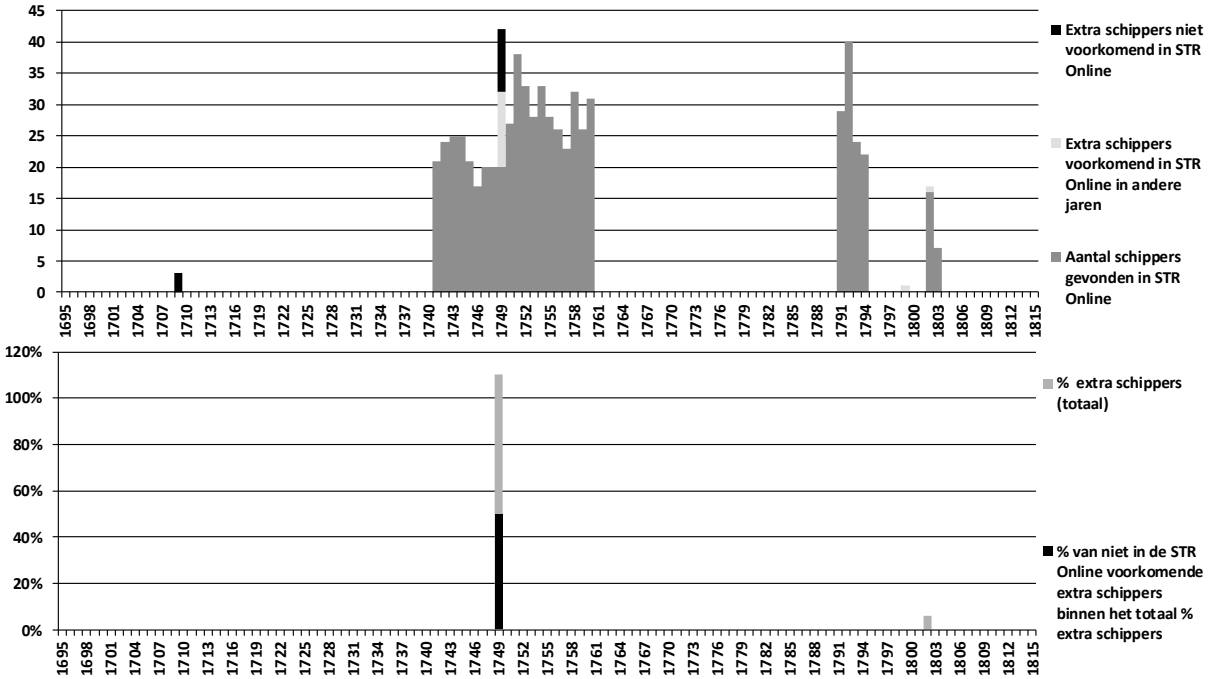
Naast de gelijkenis in ontwikkeling (grafiek 4.5.1) blijkt ook uit de correlatiecoëfficiënt van 0,92 een grote positieve correlatie tussen het aantal schippers en doorvaarten (bijlage 4.2). Aan de hand van het gemiddelde aantal doorvaarten per schipper per jaar uit de onderzochte perioden is berekend hoeveel Oostzeeschippers er mogelijkerwijs zijn geweest (grafiek 4.5.2). De berekening komt voor de periode 1741-1760 grotendeels overeen met het aantal geïdentificeerde schippers, afgezien van een uitschieter rond 1750. Hetzelfde geldt voor de jaren 1791-1793 in de periode 1791-1810. Al is de berekening een indicatie voor het aantal schippers, toch komt zij grotendeels overeen met het daadwerkelijk aantal gevonden schippers en lijkt daarmee betrouwbaar.

Ook uit het additionele bronnenmateriaal bleek vóór de 18e eeuw geen activiteit van schippers uit Lemmer (bijlage 4.3 en bijlage 4.4), al noemt Gijsbers een schipper uit Lemmer die in opdracht voor kooplieden uit Holland in 1630 bij ossentransport vanuit Denemarken betrokken was.[344] Alle uit het bronnenmateriaal gevonden schippers worden per jaar in grafiek 4.5.3 weergegeven.[345] De 3 in 1709 gevonden extra schippers kwamen in de STR Online niet voor. In 1749 werden 10 van de 22 extra schippers niet in de STR Online terug gevonden. In dit jaar werden ten opzichte van de STR Online 50% extra schippers gevonden. In 1802 werd 1 extra schipper gevonden die ook in de STR Online terug te vinden was. In totaal werden in de tweede, derde en vierde periode 3, 10 en 0 extra niet in de STR Online voorkomende schippers gevonden (bijlage 4.3.3). Uit het gecombineerde bronnenmateriaal wordt duidelijk dat schippers uit Lemmer in de 18e eeuw met name in het Oostzeegebied in maritiem transport actief werden.

De mate van activiteit van Oostzeeschippers wordt behandeld aan de hand van de frequentie van doorvaren door de Sont en de classificatiemethode (bijlage 3.4). In grafiek 4.5.4 is het aantal eenmalige, nieuwe (niet eenmalige) en bekende schippers per jaar te zien. Vooral in de eerste helft van de derde en in het begin van de vierde periode nam het aantal schippers toe. In deze perioden was het aantal nieuwe (niet eenmalige) schippers per jaar achtereenvolgens 4 (17%) en 9 (38%). Het aantal bekende schippers was achtereenvolgens gemiddeld 19 (73%) en 13 (55%) per jaar van het totale aantal schippers in deze perioden. Het aantal eenmalige schippers was gemiddeld 3 (10%) en 2 (7%) per jaar. Het tot 1750 toenemen en vervolgens stabiel blijven van de groep bekende schippers duidt erop dat in de 18e eeuw het aantal

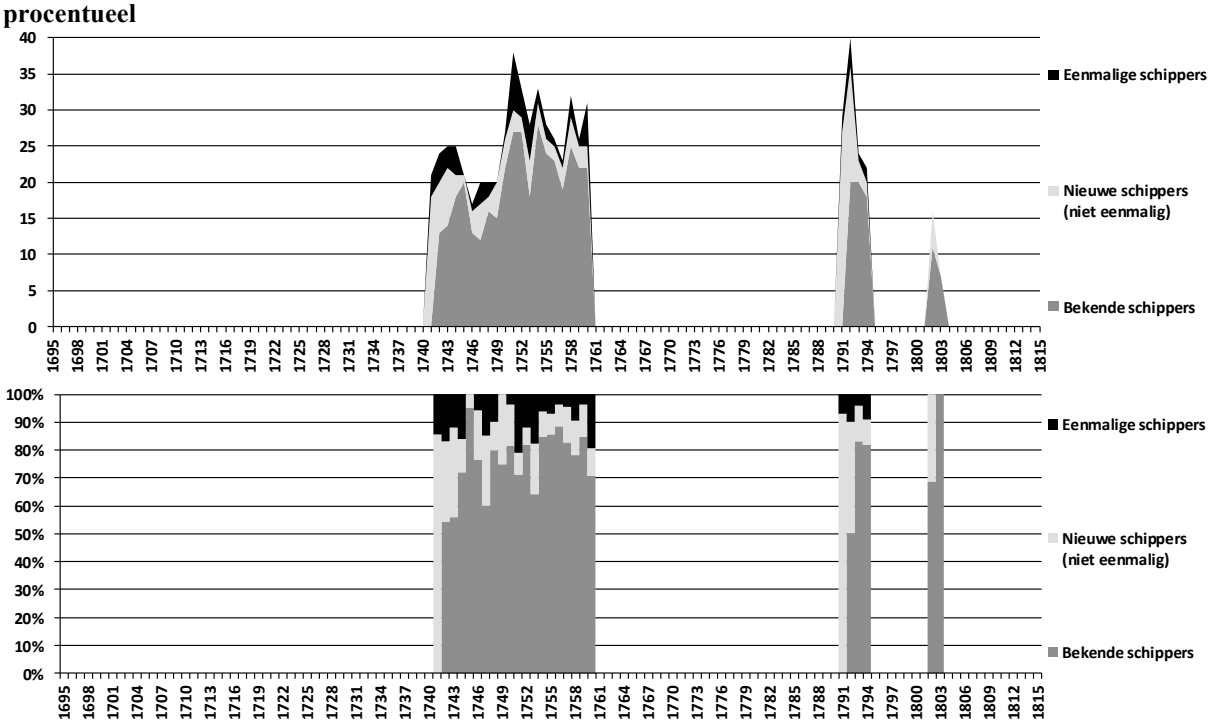
[344] Gijsbers noemt schipper Nol Poppes uit Lemmer die in 1630 ossen vervoerde. Het is onduidelijk of dit eenmalig of meermaals voorkwam. Gijsbers, *Kapitale ossen*, 569; bijlage 4.3.4.
[345] Voor 1709 is geen percentage 'extra schippers' te berekenen, omdat er in dat jaar geen schippers gevonden werden in de STR Online.

Grafiek 4.5.3: Oostzeeschippers en extra schippers Lemmer (wel/niet STR Online) en percentage extra schippers t.o.v. STR Online



Bron: bijlage 4.2 en 4.4.

Grafiek 4.5.4: Eenmalige, nieuwe en bekende Oostzeeschippers uit Lemmer per jaar, absoluut en procentueel



Bron: bijlage 4.2.

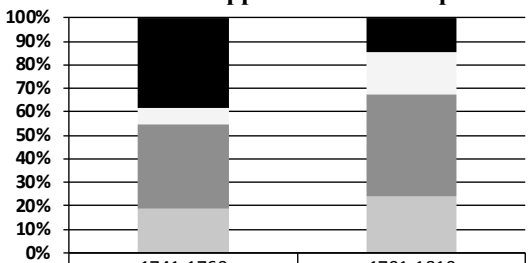
schippers dat in het Oostzeegebied actief was, toenam. In de vierde periode was er ook een groot aantal bekende schippers, maar er trad al snel een afname in.[346]

Na analyse van de mate van activiteit zijn de schippers in de categorieën eenmalig, sporadisch, regelmatig en specialistisch ingedeeld. In grafiek 4.5.5 is het aantal en aandeel

[346] Het aantal en aandeel van eenmalige schippers was in de derde en vierde periode per jaar gemiddeld 3 en 2, ofwel 10% en 7% (bijlage 4.2).

van de verschillende geclassificeerde schippers per onderzochte periode weergegeven. In de derde en vierde periode was het aantal als eenmalig geclassificeerde schippers 54 (39%) en 9 (15%), en het aantal als sporadisch geclassificeerde schippers was 9 (6%) en 11 (18%). Het aantal als regelmatig geclassificeerde schippers was achtereenvolgens 51 (36%) en 27 (44%), en het aantal als specialistisch geclassificeerde schippers 26 (19%) en 15 (24%). Het grootste deel van de schippersgemeenschap bestond uit als regelmatig en als specialistisch geclassificeerde schippers.

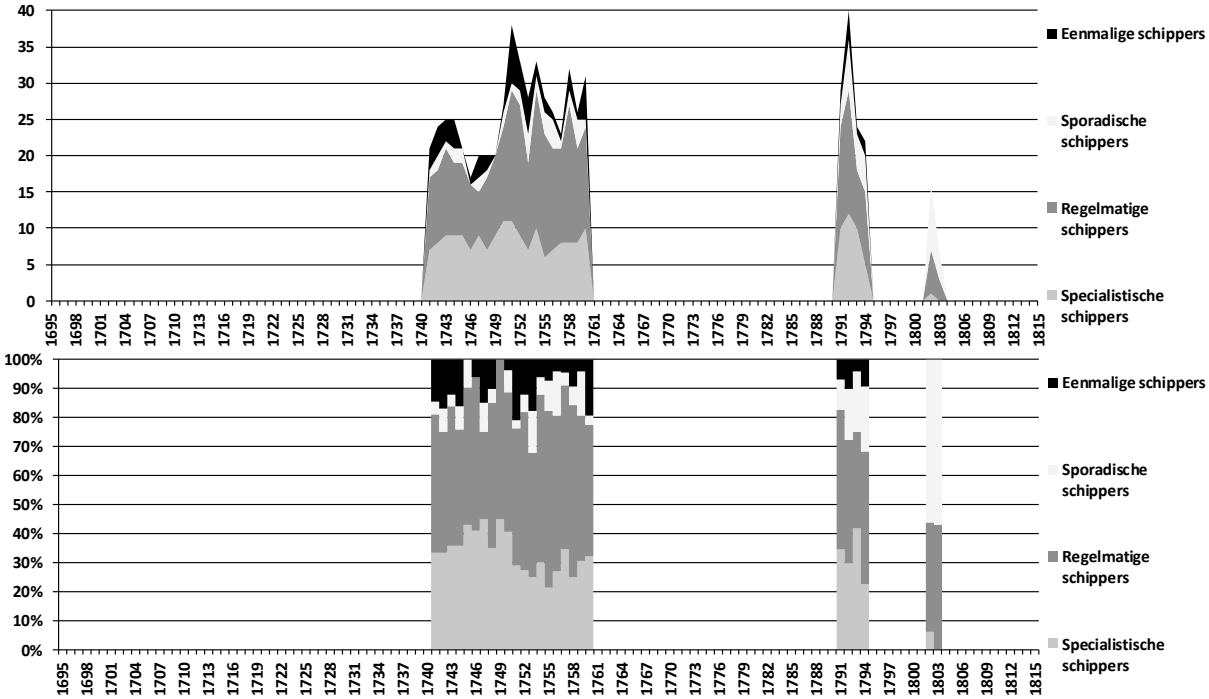
Grafiek 4.5.5: Oostzeeschippers uit Lemmer per categorie per periode, absoluut en procentueel



	1741-1760	1791-1810
	Lemmer. Aantal schippers per categorie.	
Eenmalig	54	9
Sporadisch	9	11
Regelmatig	51	27
Specialist	26	15

Bron: bijlage 4.2.

Grafiek 4.5.6: Oostzeeschippers uit Lemmer per categorie per jaar, absoluut en procentueel



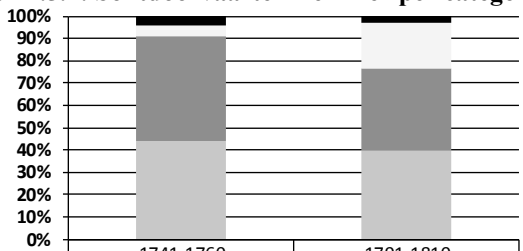
Bron: bijlage 4.2.

Op jaarbasis wordt nog duidelijker dat het merendeel van de schippersgemeenschap uit als regelmatig en als specialistisch geclassificeerde schippers bestond (grafiek 4.5.6). Het aandeel schippers in de categorie specialistisch was achtereenvolgens gemiddeld 33% en 28%. Het aandeel van als regelmatig geclassificeerde schippers was gemiddeld 50% en 42%. Beide categorieën hadden in deze perioden gezamenlijk achtereenvolgens gemiddeld een aandeel van 82% en 70% per jaar. In beide perioden was het aantal sporadische en eenmalige

schippers klein. In de derde periode nam het aantal schippers toe, voornamelijk doordat het aantal regelmatige schippers toenam.

In grafiek 4.5.7 is per periode het aantal en aandeel doorvaarten van de verschillend geclassificeerde schippers van Lemmer weergegeven. Uit de grafiek blijkt dat het grootste aantal doorvaarten door als specialistisch of als regelmatig geclassificeerde schippers werd gemaakt. Tussen 1741 en 1760 ging het om meer dan 90% van de doorvaarten en tussen 1791 en 1810 om meer dan 70% van de doorvaarten. Als eenmalig en sporadisch geclassificeerde schippers maakten daarentegen veel minder doorvaarten. Dat de meeste doorvaarten door als regelmatig en als specialistisch geclassificeerde schippers werden gemaakt, wordt nog duidelijker uit grafiek 4.5.8. Hierin is per jaar de verhouding tussen het aantal en aandeel doorvaarten per categorie in beeld gebracht. In de derde periode maakten als regelmatig en als specialistisch geclassificeerde schippers, die samen gemiddeld 82% van de schippers-gemeenschap uitmaakten, gemiddeld 91% van de doorvaarten. Voor de jaren waarvoor gegevens beschikbaar zijn in de vierde periode maakten zij gemiddeld 70% van het totale

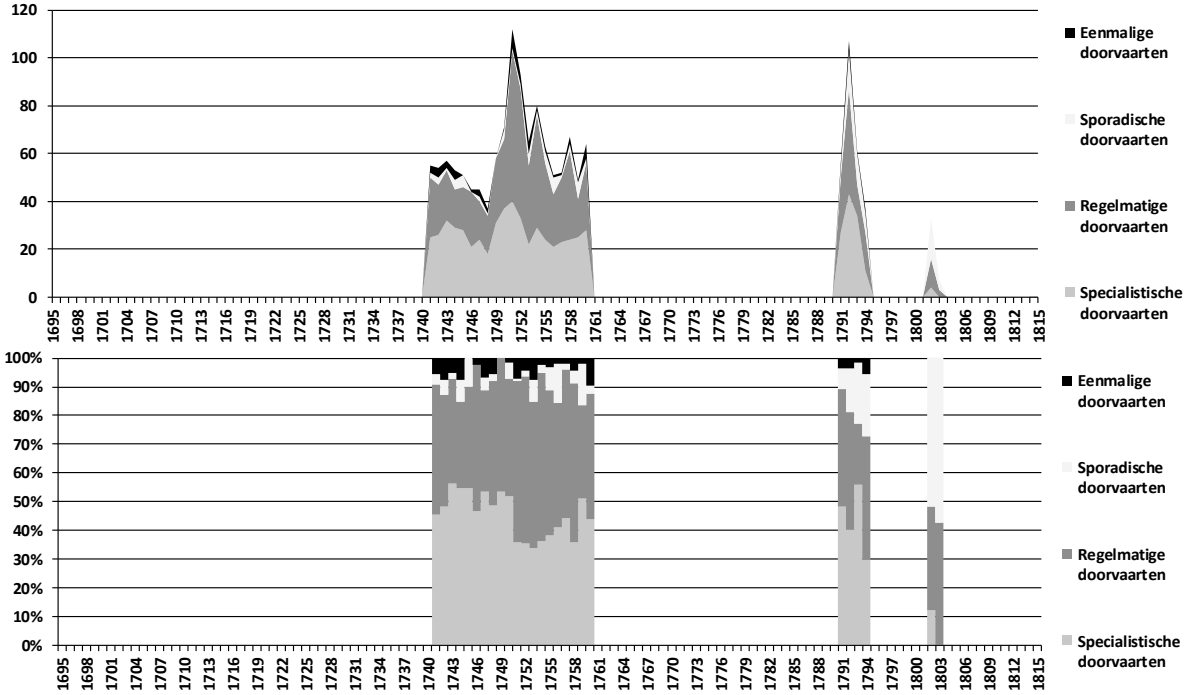
Grafiek 4.5.7: Sontdoorvaarten Lemmer per categorie per periode, absoluut en procentueel



	1741-1760	1791-1810
	Lemmer. Aantal doorvaarten per categorie.	
Eenmalig	54	9
Sporadisch	57	62
Regelmatig	571	111
Specialist	540	119

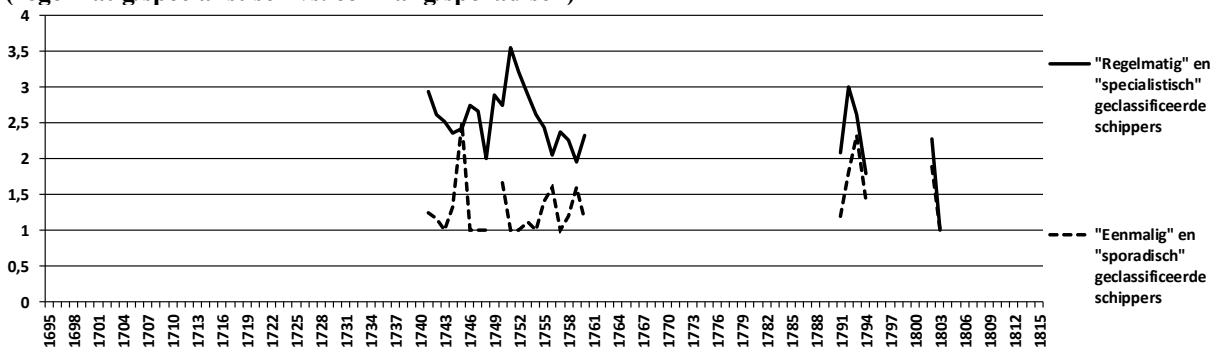
Bron: bijlage 4.2.

Grafiek 4.5.8: Sontdoorvaarten Lemmer per categorie per jaar, absoluut en procentueel



Bron: bijlage 4.2.

Grafiek 4.5.9: Gemiddeld aantal Sontdoorvaarten Lemmer per schipper per jaar (regelmatig/specialistisch vs. eenmalig/sporadisch)



Bron: bijlage 4.2.

aantal schippers uit, die gemiddeld 76% van het totale aantal doorvaarten maakten. Ook uit een hoger gemiddeld aantal doorvaarten per jaar blijkt de grotere activiteit van specialistische en regelmatige schippers. Gemiddeld maakten zij 2,48 doorvaarten per schipper per jaar. Als eenmalig en als sporadisch geclassificeerde schippers maakten gezamenlijk 1,35 doorvaarten per schipper per jaar (grafiek 4.5.9). Uit de grafiek blijkt dat als regelmatig en als specialistisch geclassificeerde schippers één tot twee keer meer doorvaarten per jaar maakten dan als sporadisch en als eenmalig geclassificeerde schippers.

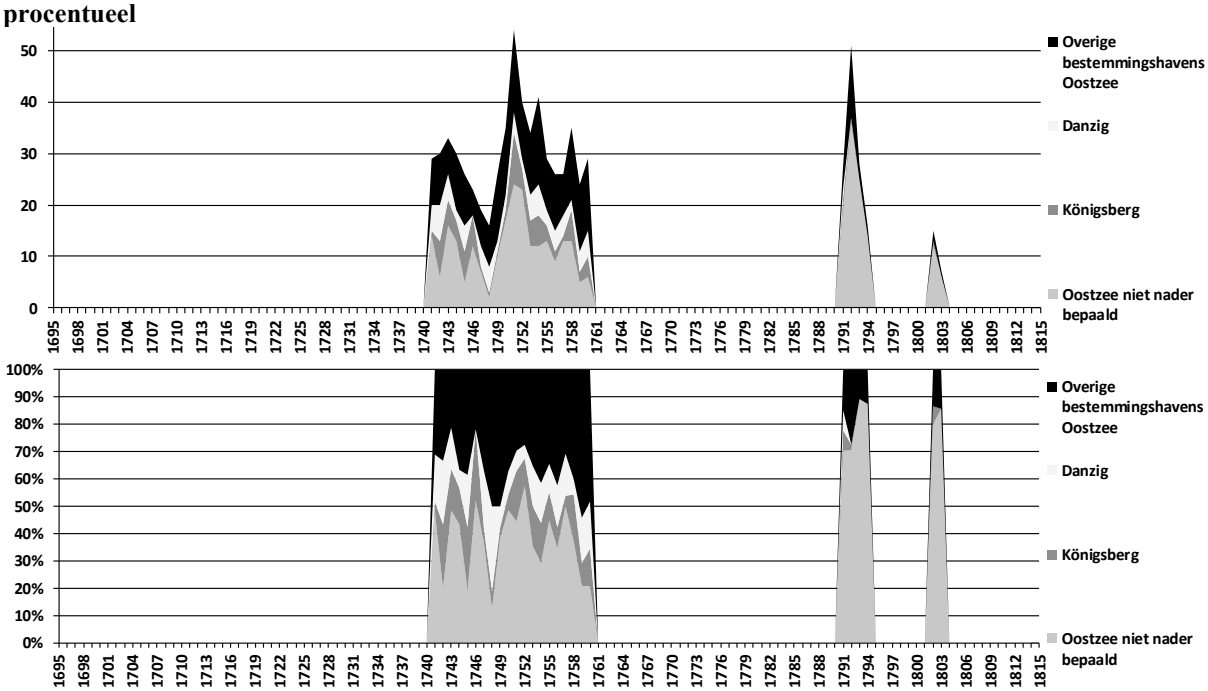
Voor een beter beeld van waar schippers uit Lemmer naartoe voeren worden hieronder de belangrijkste bestemmingen binnen en buiten het Oostzeegebied besproken. Eerst worden de bestemmingen uit het additionele bronnenmateriaal besproken (bijlage 4.5). Hieruit blijkt dat in de tweede periode de Kleine Oost de belangrijkste bestemming was. In 3 van de 4 gevonden vermeldingen (75%) werden bestemmingen in de Kleine Oost genoemd. In de derde periode werd in 2 van de 40 vermeldingen (5%) een bestemming in de categorie Frankrijk, Spanje of Portugal genoemd. Voor de vierde periode werd in 1 vermelding (100%) een bestemming genoemd in de categorie Frankrijk, Spanje of Portugal.

Voor schippers die niet in de STR Online voorkwamen, maar alleen in het additionele bronnenmateriaal, was de Kleine Oost in de tweede periode de belangrijkste bestemming. In 3 van de 4 vermeldingen (75%) werden bestemmingen in de Kleine Oost genoemd. In de derde periode ging het om 10 vermeldingen (100%) zonder bestemming.

Op basis van het additionele bronnenmateriaal is weinig te zeggen over welke bestemmingen voor schippers uit Lemmer belangrijk waren. Duidelijk is dat er op de Kleine Oost werd gevaren, en op bestemmingen in de categorie Frankrijk, Spanje en Portugal. Waarschijnlijk waren schippers uit Lemmer sterk op de Oostzeevaart gericht, en minder op andere vaarten.

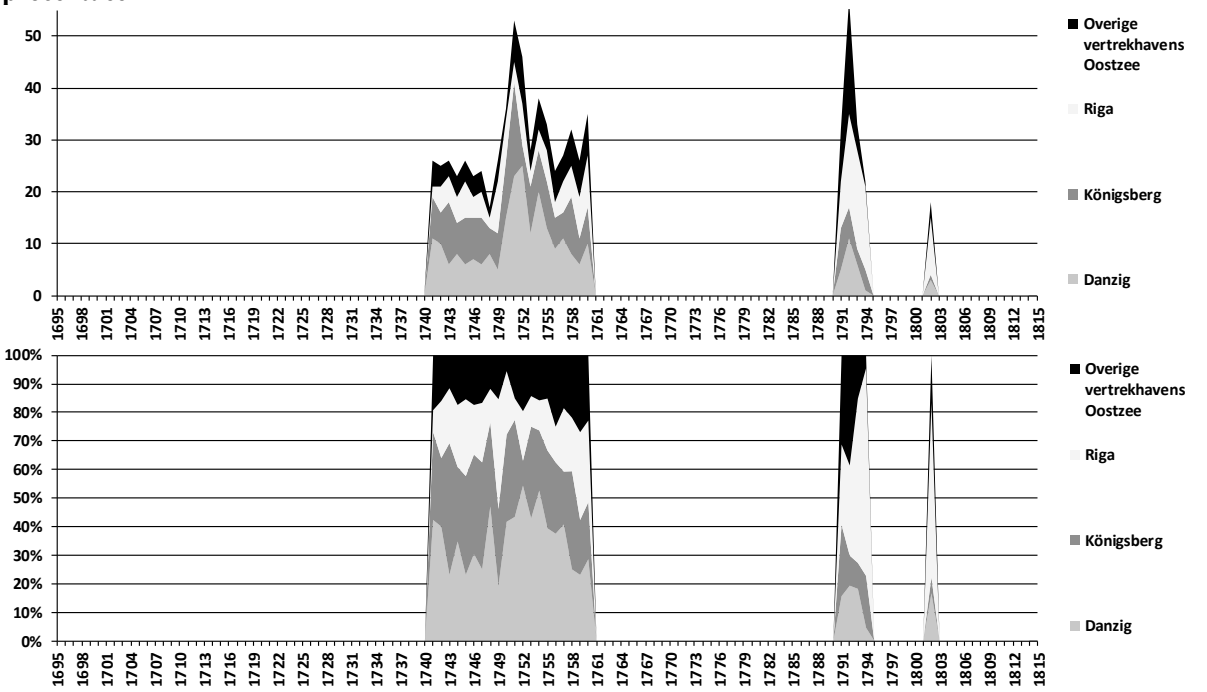
Ook vanuit de STR Online zijn de belangrijkste bestemmingen binnen en buiten het Oostzeegebied in kaart gebracht, te beginnen met de belangrijkste bestemmingshaven in het Oostzeegebied (grafiek 4.5.10). In de derde periode waren 'de Oostzee,' Koningsbergen en Danzig de belangrijkste bestemmingshavens. In de vierde periode nam 'de Oostzee' als bestemming aan belang toe. De belangrijkste afvaarthavens in het Oostzeegebied staan in grafiek 4.5.11. Tussen 1741 en 1760 waren Danzig, en vervolgens Koningsbergen en Riga de belangrijkste havens van afvaart. Het belang van Danzig nam na het midden van de 18^{e} eeuw langzaam af. Deze afname zette in de periode 1791-1810 door, terwijl tegelijkertijd het belang van Riga toenam. Uit grafiek 4.5.10 en 4.5.11 blijkt dat Danzig, Riga en Koningsbergen voor schippers uit Lemmer de belangrijkste havens in het Oostzeegebied waren.

Grafiek 4.5.10: Doorvaarten naar bestemmingshavens in het Oostzeegebied voor Lemmer, absoluut en procentueel



Bron: STR Online. Bestemmingshavens met voor alle perioden in totaal meer dan 78 vermeldingen. Overige bevat bestemmingshavens met minder dan 76 vermeldingen.

Grafiek 4.5.11: Doorvaarten vanaf vertrekhavens in het Oostzeegebied voor Lemmer, absoluut en procentueel

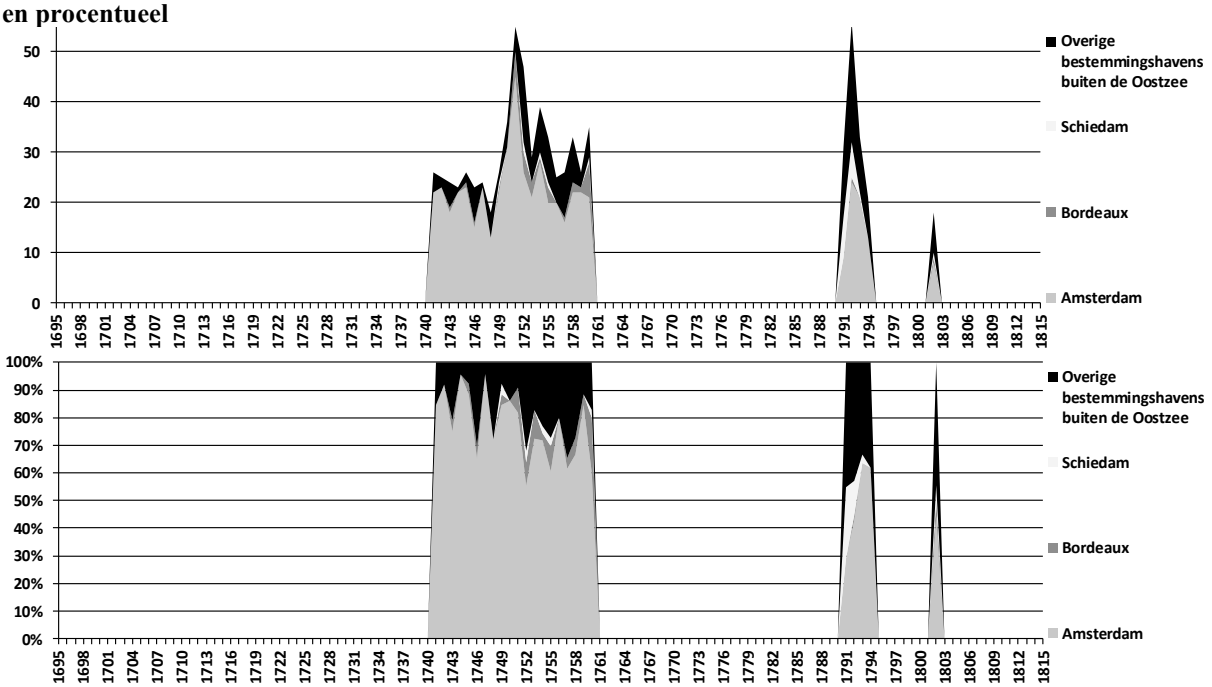


Bron: STR Online. Vertrekhavens met voor alle perioden in totaal meer dan 183 vermeldingen. Overige bevat vertrekhavens met in totaal minder dan 30 vermeldingen.

In grafiek 4.5.12 staan de doorvaarten naar bestemmingshavens buiten het Oostzeegebied. Amsterdam was tussen 1741 en 1760 de belangrijkste bestemmingshaven. Daarnaast werden in de loop van deze periode steeds vaker Bordeaux en Schiedam als bestemmingshaven opgegeven. Tussen 1791 en 1810 werd Schiedam nog vaker als bestemmingshaven genoemd, maar Amsterdam bleef de belangrijkste bestemmingshaven. In grafiek 4.5.13 staan de doorvaarten vanaf afvaarthavens buiten het Oostzeegebied. In de derde periode was

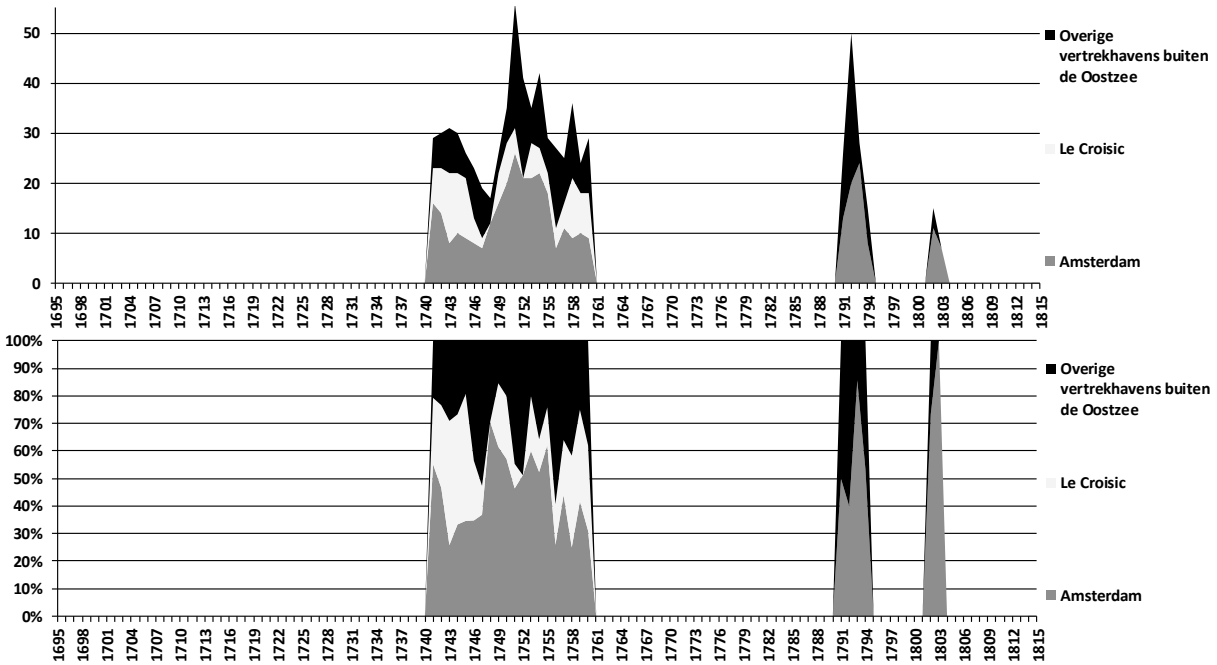
Amsterdam voor schippers uit Lemmer die naar het Oostzeegebied voeren de belangrijkste afvaarthaven. In de derde periode nam het aantal doorvaarten vanaf Amsterdam eerst toe,

Grafiek 4.5.12: Doorvaarten naar bestemmingshavens buiten het Oostzeegebied voor Lemmer, absoluut en procentueel



Bron: STR Online. Bestemmingshavens met voor alle perioden in totaal meer dan 22 vermeldingen. Overige bevat bestemmingshavens met minder dan 17 vermeldingen.

Grafiek 4.5.13: Doorvaarten vanaf vertrekhavens buiten het Oostzeegebied voor Lemmer, absoluut en procentueel



Bron: STR Online. Vertrekhavens met voor alle perioden in totaal meer dan 133 vermeldingen. Overige bevat vertrekhavens met in totaal minder dan 40 vermeldingen.

waarna het weer afnam. Daarnaast was Le Croisic in deze periode een belangrijke afvaarthaven. In de vierde periode nam het aantal doorvaarten vanaf Amsterdam eerst opnieuw toe en nam vervolgens weer af. Op basis van grafiek 4.5.12 en 4.5.13 blijkt dat Amsterdam zowel voor de derde als de vierde periode buiten het Oostzeegebied de belangrijkste bestemming

was. Le Croisic en Bordeaux waren minder belangrijk als bestemming, maar kwamen regelmatig voor.

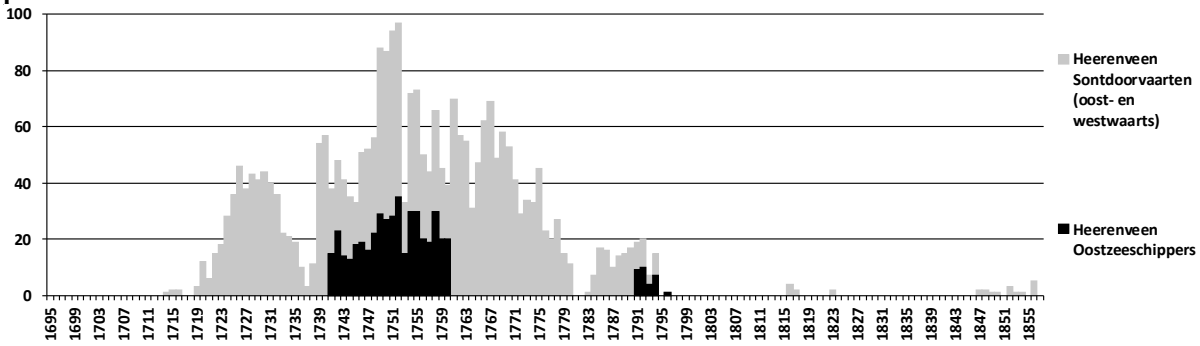
4.5.1 Samenvatting Lemmer

Vanaf het begin van de 18e eeuw waren schippers vanuit Lemmer actief, en tussen 1740 en 1792 bloeide de Oostzeevaart. De kern van de Oostzeeschippers bestond uit bekende schippers en hun aantal nam in de loop van de 18e eeuw toe. Het grootste deel van deze Oostzeeschippers was geclassificeerd als regelmatig en specialistisch, en maakte de meeste doorvaarten. De samenstelling van de schippersgemeenschap was voor de onderzochte perioden stabiel. Ook waren er schippers die niet in de STR Online voorkwamen en buiten het Oostzeegebied actief waren. Dit duidt erop dat de schipperspopulatie groter was dan sec de groep Oostzeeschippers, al wordt het niet duidelijk om hoeveel schippers het gaat en hoe hun aantal zich ontwikkelde. Gezien de activiteit van schippers uit Lemmer in het Oostzeegebied en de opbouw van de schipperspopulatie lijkt het erop dat schippers uit Lemmer zich in toenemende mate op de Oostzeevaart richtten, maar dat zij daarnaast ook over alternatieven voor deze vaart beschikten. Omdat in het additionele bronnenmateriaal veelal geen bestemmingen voorkomen, valt er weinig te zeggen over alternatieve bestemmingen buiten het Oostzeegebied, behalve dat er naar de Kleine Oost en bestemmingen in de categorie Frankrijk, Spanje en Portugal gevaren werd. Het lijkt erop dat schippers uit Lemmer in de periode 1691-1710 eerst op dichtbij gelegen bestemmingen actief waren, zoals de Kleine Oost en Frankrijk. Vervolgens werden zij in het Oostzeegebied actief. In het Oostzeegebied waren tussen 1741 en 1760 Danzig en in mindere mate Koningsbergen de belangrijkste bestemmingen. In de periode 1791-1810 was Riga belangrijk. Buiten het Oostzeegebied was vooral Amsterdam, en in mindere mate Le Croisic, de belangrijkste bestemming. Waarschijnlijk bestond er driehoeksvaart waarbij vanuit Le Croisic naar het Oostzeegebied en vervolgens naar Amsterdam werd gevaren.

4.6 Heerenveen

Vanaf 1714 kwamen schippers met herkomstplaats Heerenveen in de STR voor. Het aantal doorvaarten was de eerste jaren bescheiden, maar nam tot het midden van de 18e eeuw snel toe, al was er een teruggang voor en rond 1735. De periode 1740-1775 was een bloeiperiode voor de Oostzeevaart. Na het midden van de 18e eeuw nam tot het einde van de eeuw het aantal doorvaarten per jaar geleidelijk af. In de 19e eeuw waren er in een aantal jaren nog enkele doorvaarten (grafiek 4.6.1). In de eerste en tweede periode werden geen schippers in het bronnenmateriaal gevonden. In de derde en vierde periode werden in totaal 111 en 15 schippers geïdentificeerd. Gemiddeld waren in deze twee perioden per jaar 22 en 6 schippers per jaar actief.

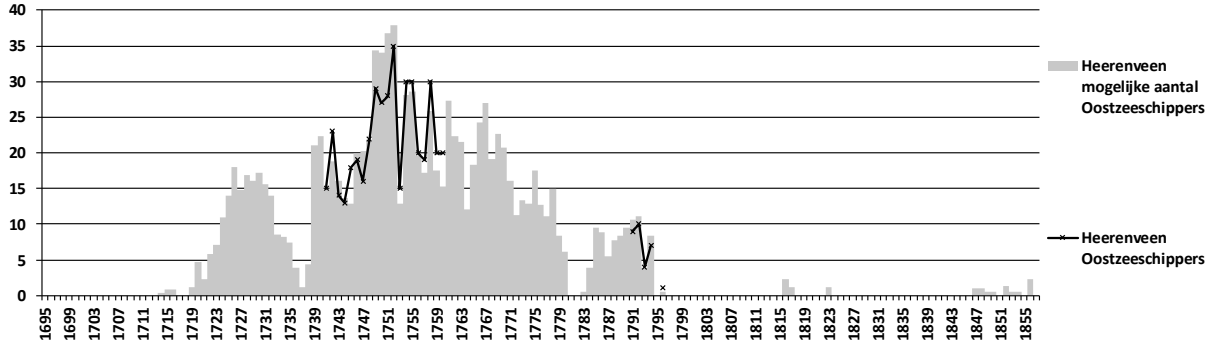
Grafiek 4.6.1: Oostzeeschippers en Sontdoorvaarten met herkomstplaats Heerenveen in onderzochte perioden



Bron: STR Online (doorvaarten); bijlage 4.2 (schippers).

Niet alleen uit de gelijkenis in ontwikkeling (grafiek 4.6.1) maar ook uit de correlatie-coëfficiënt van 0,94 blijkt voor Heerenveen een grote positieve correlatie tussen de ontwikkeling van het aantal doorvaarten en het aantal schippers (bijlage 4.2). Aan de hand van het gemiddeld aantal doorvaarten per jaar is het mogelijke aantal schippers per jaar buiten de

Grafiek 4.6.2: Berekening van het aantal Oostzeeschippers uit Heerenveen a.d.h.v. Sontdoorvaarten

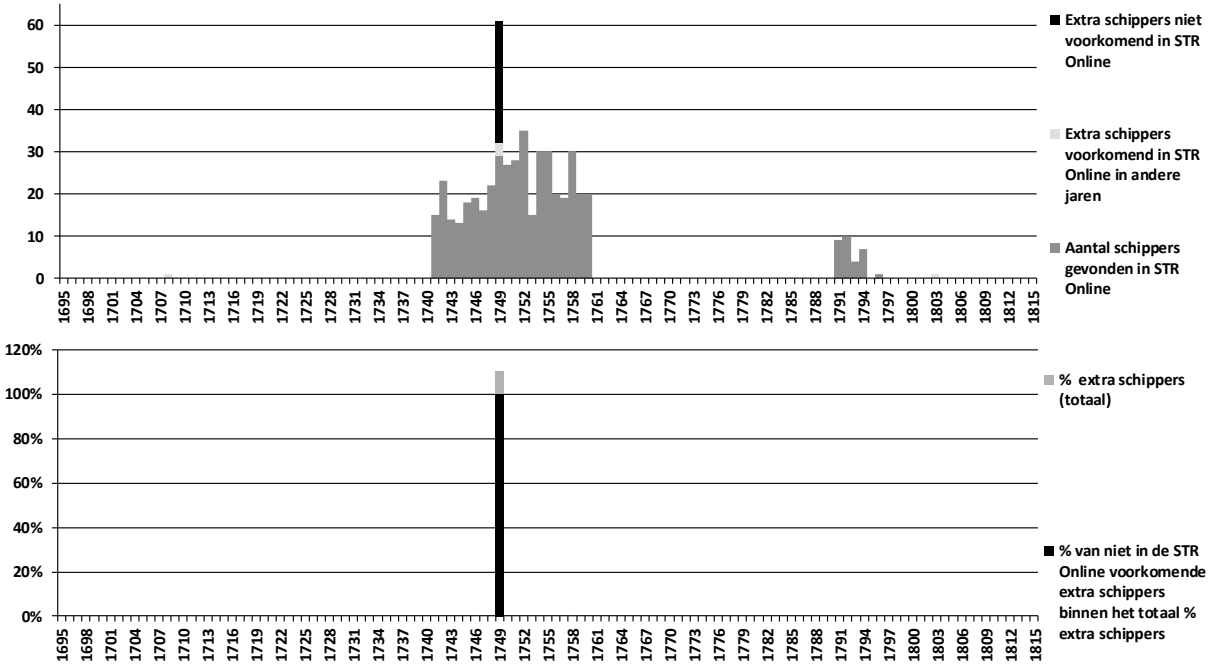


Bron: STT (tot 1633), STR Online (1634-1857), en bijlage 4.2.

onderzochte perioden berekend (grafiek 4.6.2). Het aantal berekende schippers komt grotendeels overeen met het aantal daadwerkelijk gevonden schippers. De berekening lijkt een goede indicatie voor het aantal schippers te zijn.

Uit het additionele bronnenmateriaal blijkt voor 1700 ook geen activiteit van schippers uit Heerenveen (bijlage 4.3 en bijlage 4.4). In de tweede periode werd in 1708 één extra schipper gevonden die niet in de STR Online voorkwam. In de derde periode werden 32 extra schippers gevonden, waarvan 29 niet in de STR Online voorkwamen. Ten opzichte van de 29 schippers in de STR Online werden dus 110% extra schippers gevonden, waaronder 100% extra schippers die niet in de STR Online voorkwamen. Voor de vierde periode werd één extra schipper gevonden, die in een ander jaar ook in de STR Online voorkwam (bijlage

Grafiek 4.6.3: Oostzeeschippers en extra schippers Heerenveen (wel/niet STR Online) en percentage extra schippers t.o.v. STR Online

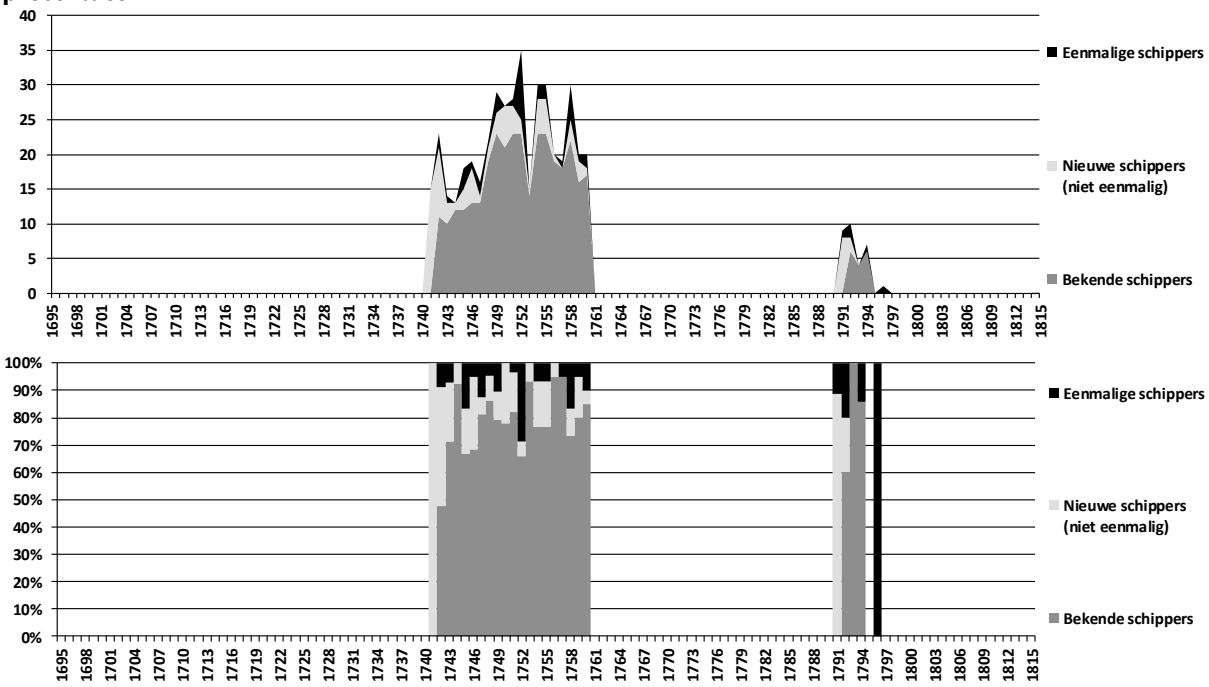


Bron: bijlage 4.2 en 4.4.

4.3.3).[347] De aanwezigheid van extra schippers duidt erop dat er waarschijnlijk ook een groep schippers buiten de Oostzeevaart actief was. Hoeveel het er precies waren is moeilijk te zeggen. Op basis van het bronnenmateriaal lijkt het grootste deel van de schippersgemeenschap in Heerenveen zich op de Oostzeevaart te hebben gericht. Deze specialisatie nam tot het midden van de 18e eeuw toe, om vervolgens af te nemen.

De mate van activiteit van Oostzeeschippers wordt hieronder aan de hand van de frequentie van doorvaren door de Sont en de classificatiemethode behandeld (bijlage 3.4). Om de aanwas van schippers te duiden is hieronder het aantal eenmalige, nieuwe (niet eenmalige) en bekende schippers per jaar weergegeven (grafiek 4.6.4). Vooral in het begin van de derde en vierde

Grafiek 4.6.4: Eenmalige, nieuwe en bekende Oostzeeschippers uit Heerenveen per jaar, absoluut en procentueel



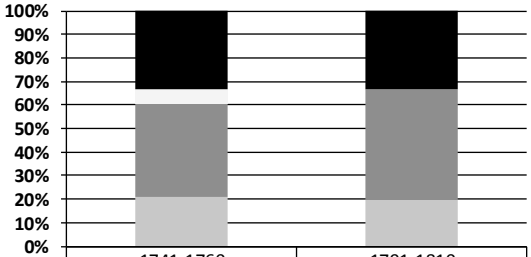
Bron: bijlage 4.2.

periode waren nieuwe (niet eenmalige) schippers actief, die in andere jaren opnieuw naar de Oostzee zouden varen. In beide perioden waren achtereenvolgens per jaar 4 en 2 nieuwe (niet eenmalige) schippers actief, ofwel 17% en 32%. Het aantal bekende schippers was in beide perioden gemiddeld 17 en 3 per jaar, ofwel 75% en 52%. Tot het midden van de 18e eeuw nam het aantal bekende schippers toe, waarna dit aantal geleidelijk afnam. Uit grafiek 4.6.4 wordt duidelijk dat de kern van de schipperspopulatie uit bekende schippers bestond.[348]

Op basis van de mate van activiteit zijn de schippers in de categorieën eenmalig, sporadisch, regelmatig en specialistisch ingedeeld. In grafiek 4.6.5 wordt per onderzochte periode het aantal en aandeel van de verschillende geclassificeerde schippers weergegeven. In de derde en vierde periode werden in totaal 37 (3%) en 5 (33%) eenmalige schippers gevonden. Daarnaast werden 7 (6%) en 0 (0%) als sporadische en 44 (40%) en 7 (47%) als regelmatig geclassificeerde schippers gevonden. Het aantal als regelmatig geclassificeerde schippers nam af, maar relatief nam hun aandeel enigszins toe. Er werden in deze perioden

[347] Voor jaren zonder Sontdoorvaarten en dus zonder Oostzeeschippers, zoals 1708 en 1803, is het niet mogelijk een percentage voor 'extra schippers' te berekenen.
[348] In de derde en vierde periode was het gemiddelde aantal eenmalige schippers per jaar achtereenvolgens 2 en 1, ofwel 8% en 16% per jaar (bijlage 4.2).

Grafiek 4.6.5: Oostzeeschippers uit Heerenveen per categorie per periode, absoluut en procentueel



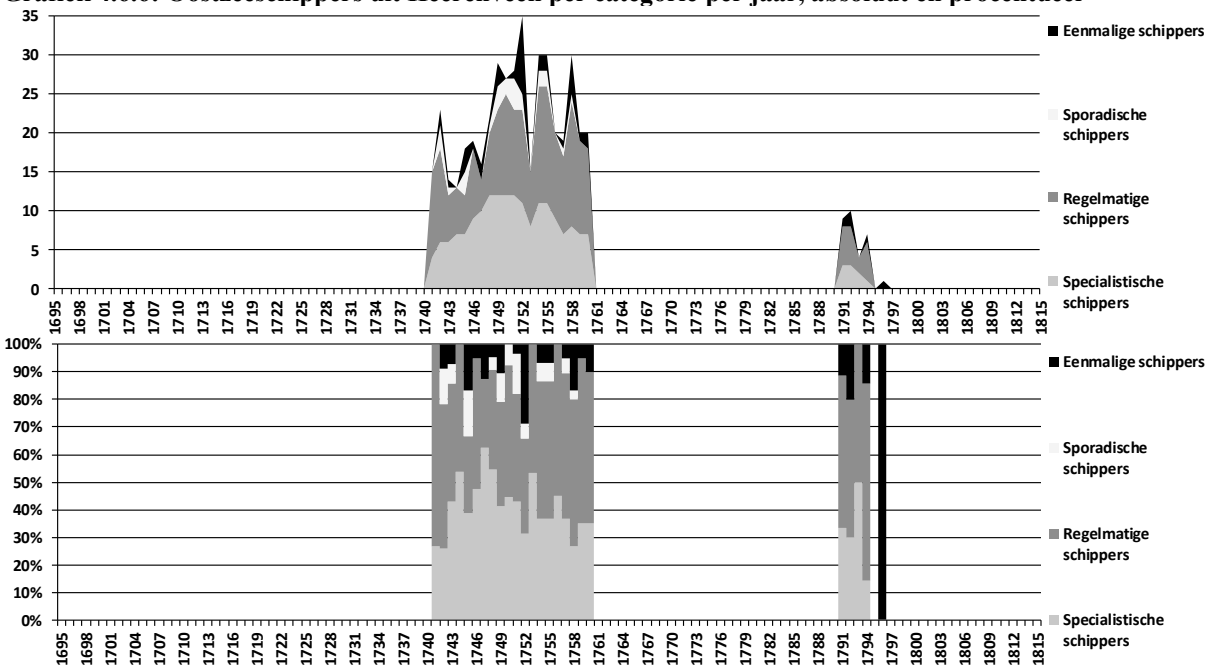
	1741-1760	1791-1810
	Heerenveen. Aantal schippers per categorie.	
Eenmalig	37	5
Sporadisch	7	0
Regelmatig	44	7
Specialist	23	3

Bron: bijlage 4.2.

daarnaast 23 en 3 als specialistisch geclassificeerde schippers gevonden, ofwel 21% en 20% van het totale aantal schippers in die periode.

Grafiek 4.6.6 laat voor de onderzochte perioden per jaar de verhouding tussen de verschillende categorieën schippers zien. De toename van het aantal schippers in de derde periode is te herleiden tot de toename van het aantal regelmatige en specialistische schippers, wat duidt op toenemende stabiliteit in de opbouw van de schippersgemeenschap. Zij vormden het grootste deel van schipperspopulatie van Heerenveen. Als specialistisch geclassificeerde

Grafiek 4.6.6: Oostzeeschippers uit Heerenveen per categorie per jaar, absoluut en procentueel

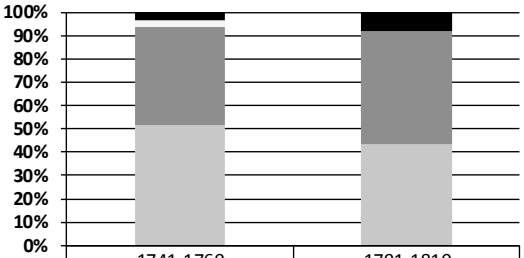


Bron: bijlage 4.2.

schippers maakten gemiddeld per jaar achtereenvolgens 40% en 29% van de schipperspopulatie uit. Als regelmatig geclassificeerde schippers maakten gemiddeld per jaar achtereenvolgens 46% en 55% van de schipperspopulatie uit. Uit de weergave per jaar blijkt daarnaast dat het aandeel van als eenmalig en als sporadisch geclassificeerde schippers minder groot was dan bij beschouwing per gehele periode.

In grafiek 4.6.7 is per onderzochte periode het aantal en aandeel van de verschillend geclassificeerde doorvaarten weergegeven. Hieruit blijkt dat in beide perioden meer dan 90% van de doorvaarten door als regelmatig of als specialistisch geclassificeerde schippers werd

Grafiek 4.6.7: Sontdoorvaarten Heerenveen per categorie per periode, absoluut en procentueel



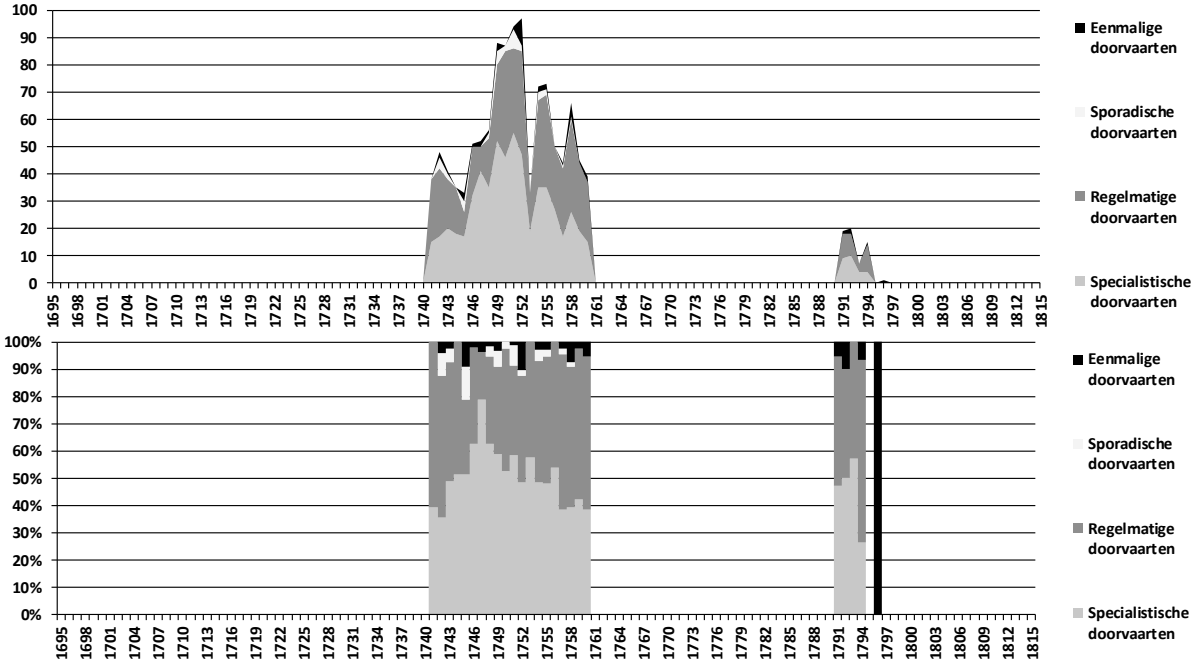
	1741-1760	1791-1810
	Heerenveen. Aantal doorvaarten per categorie.	
Eenmalig	37	5
Sporadisch	35	0
Regelmatig	482	30
Specialist	588	27

Bron: bijlage 4.2.

gemaakt. Minder dan 10% van de doorvaarten werd verzorgd door als sporadisch en als eenmalig geclassificeerde schippers.

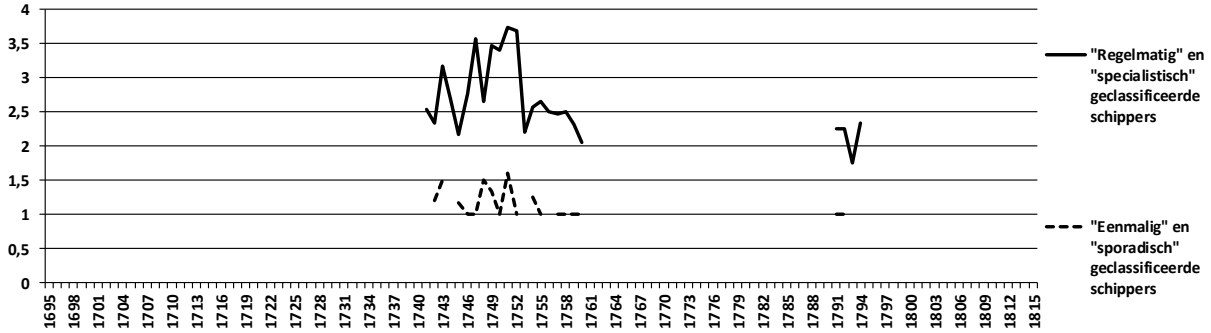
Het bovenstaande beeld wordt nog duidelijker bij weergave van de verhouding tussen de verschillend geclassificeerde doorvaarten per jaar in grafiek 4.6.8. In de derde periode maakten als specialistisch of regelmatig geclassificeerde schippers gezamenlijk per jaar gemiddeld 86% van het aantal schippers uit, en maakten zij gemiddeld 94% van het aantal doorvaarten. In de vierde periode ging het voor de jaren waarover gegevens bekend zijn om gemiddeld 84% van de schippers, die 92% van het aantal doorvaarten maakten. Het verschil in activiteit blijkt ook uit het gemiddelde aantal doorvaarten per schipper per jaar. Als regelmatig en als specialistisch geclassificeerde schippers maakten gemiddeld 2,67 doorvaarten per schipper per jaar, terwijl dit voor als eenmalig en als sporadisch geclassificeerde schippers gemiddeld slechts 1,13 doorvaarten per schipper per jaar waren (grafiek 4.6.9). Als regelmatig en als specialistisch geclassificeerde schippers maakten één tot twee keer meer doorvaarten per jaar dan als sporadisch en als eenmalig geclassificeerde schippers. Dit toont aan dat voor

Grafiek 4.6.8: Sontdoorvaarten Heerenveen per categorie per jaar, absoluut en procentueel



Bron: bijlage 4.2.

Grafiek 4.6.9: Gemiddeld aantal Sontdoorvaarten Heerenveen per schipper per jaar (regelmatig/specialistisch vs. eenmalig/sporadisch)



Bron: bijlage 4.2.

het maken van doorvaarten de als regelmatig en als specialistisch geclassificeerde schippers van groot belang waren.

Om inzicht te krijgen in het werkgebied van schippers uit Heerenveen worden hieronder de belangrijkste bestemmingen binnen en buiten het Oostzeegebied behandeld, te beginnen met bestemmingen die in het additionele bronnenmateriaal voorkomen (bijlage 4.5). In de tweede periode kwam 1 vermeldingen (100%) voor zonder bestemming. In de derde periode werd in 2 van de 46 vermeldingen (4%) een bestemming in de Republiek. In de overige 44 gevallen (96%) werd geen bestemming genoemd. In de vierde periode werd 1 vermelding (100%) met een bestemming in de categorie Frankrijk, Spanje of Portugal gevonden.

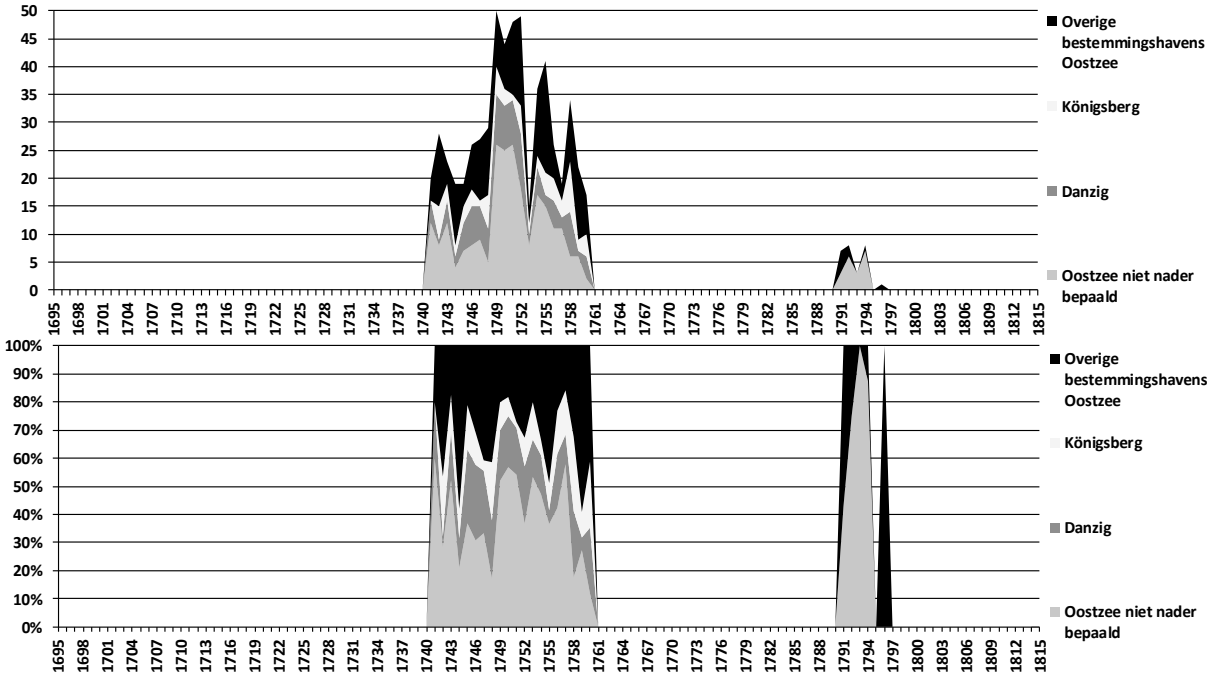
Van schippers die alleen in het additionele bronnenmateriaal en niet in de STR Online voorkomen werden in de tweede periode 1 vermelding (100%) en in de derde periode 29 vermeldingen (100%) gevonden, alle zonder bestemming.

Op basis van de weinige vermeldingen in het additionele bronnenmateriaal is het moeilijk uitspraken te doen over belangrijke vaarten voor schippers uit Heerenveen. Er was in de vierde periode een vermelding waarin een bestemming in Spanje voorkwam. Aan de hand van het bronnenmateriaal lijkt het erop dat schippers uit Heerenveen voornamelijk actief waren in de Oostzeevaart.

Ook vanuit de STR Online zijn de belangrijkste bestemmingen binnen en buiten het Oostzeegebied in kaart gebracht, te beginnen met de belangrijkste bestemmingshavens in het Oostzeegebied (grafiek 4.6.10). Tussen 1741 en 1760 werd 'de Oostzee' doorgaans zonder nadere bepaling als bestemmingshaven opgegeven. Tot het midden van de 18^{e} eeuw nam het aantal doorvaarten met deze bestemming toe, en vervolgens weer af. Daarnaast werden Danzig en Koningsbergen het vaakst vermeld. In de laatste periode was opnieuw de Oostzee zonder nadere bepaling de belangrijkste bestemming. In grafiek 4.6.11 staan de belangrijkste afvaarthavens in het Oostzeegebied. In de derde periode was Danzig de belangrijkste afvaarthaven. Tot het midden van de 18^{e} eeuw nam het aantal doorvaarten naar deze haven sterk toe om, daarna weer af te nemen. Andere belangrijke afvaarthavens waren Danzig en Koningsbergen het vaakst vermeld. In de laatste periode was opnieuw de Oostzee zonder nadere bepaling de belangrijkste bestemming. In grafiek 4.6.11 staan de belangrijkste afvaarthavens in het Oostzeegebied. In de derde periode was Danzig de belangrijkste afvaarthaven. Tot het midden van de 18^{e} eeuw nam het aantal doorvaarten naar deze haven sterk toe om, daarna weer af te nemen. Andere belangrijke afvaarthavens waren Koningsbergen en Riga. Uit grafiek 4.6.10 en 4.6.11 blijkt dat Danzig de belangrijkste haven in het Oostzeegebied was. Daarnaast kwamen Riga en Koningsbergen regelmatig voor.

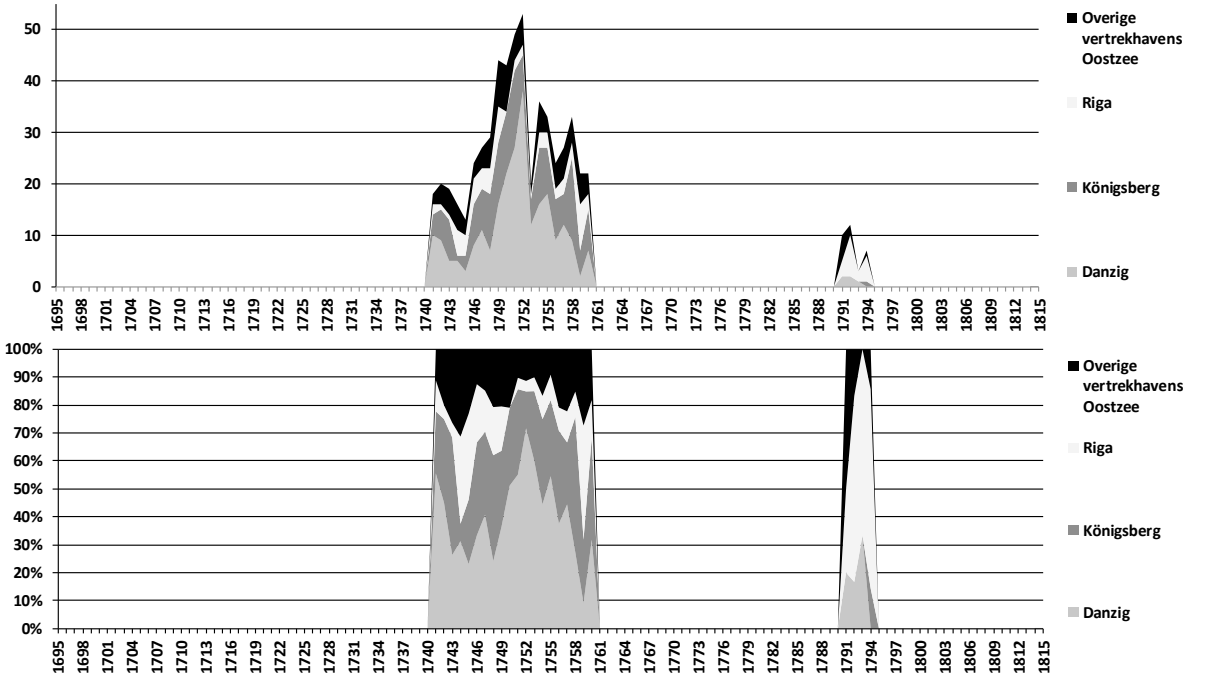
In grafiek 4.6.12 worden de belangrijkste bestemmingshavens buiten het Oostzeegebied weergegeven. Amsterdam was in beide perioden de belangrijkste bestemmingshaven. In de derde periode nam tot het midden van de 18^{e} eeuw het aantal

Grafiek 4.6.10: Doorvaarten naar bestemmingshavens in het Oostzeegebied voor Heerenveen, absoluut en procentueel



Bron: STR Online. Bestemmingshavens met voor alle perioden in totaal meer dan 67 vermeldingen. Overige bevat bestemmingshavens met minder dan 44 vermeldingen.

Grafiek 4.6.11: Doorvaarten vanaf vertrekhavens in het Oostzeegebied voor Heerenveen, absoluut en procentueel

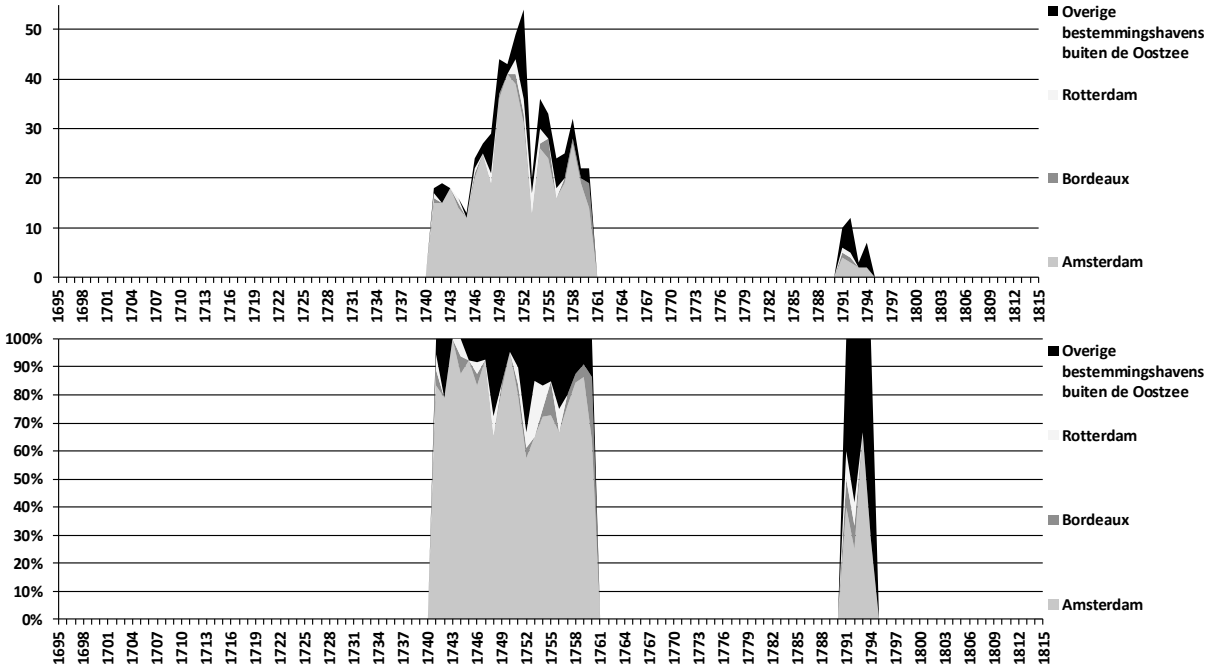


Bron: STR Online. Vertrekhavens met voor alle perioden in totaal meer dan 82 vermeldingen. Overige bevat vertrekhavens met in totaal minder dan 26 vermeldingen.

doorvaarten naar Amsterdam toe, om daarna weer af te nemen. Ondanks de afname van het aantal doorvaarten in de vierde periode bleef Amsterdam de belangrijkste bestemmingshaven. In zowel de derde als vierde periode kwamen Rotterdam en Bordeaux regelmatig als bestemmingshaven voor, zij het in veel mindere mate dan Amsterdam. Uit grafiek 4.6.13 blijkt dat Amsterdam de belangrijkste afvaarthaven buiten het Oostzeegebied was. Tot het

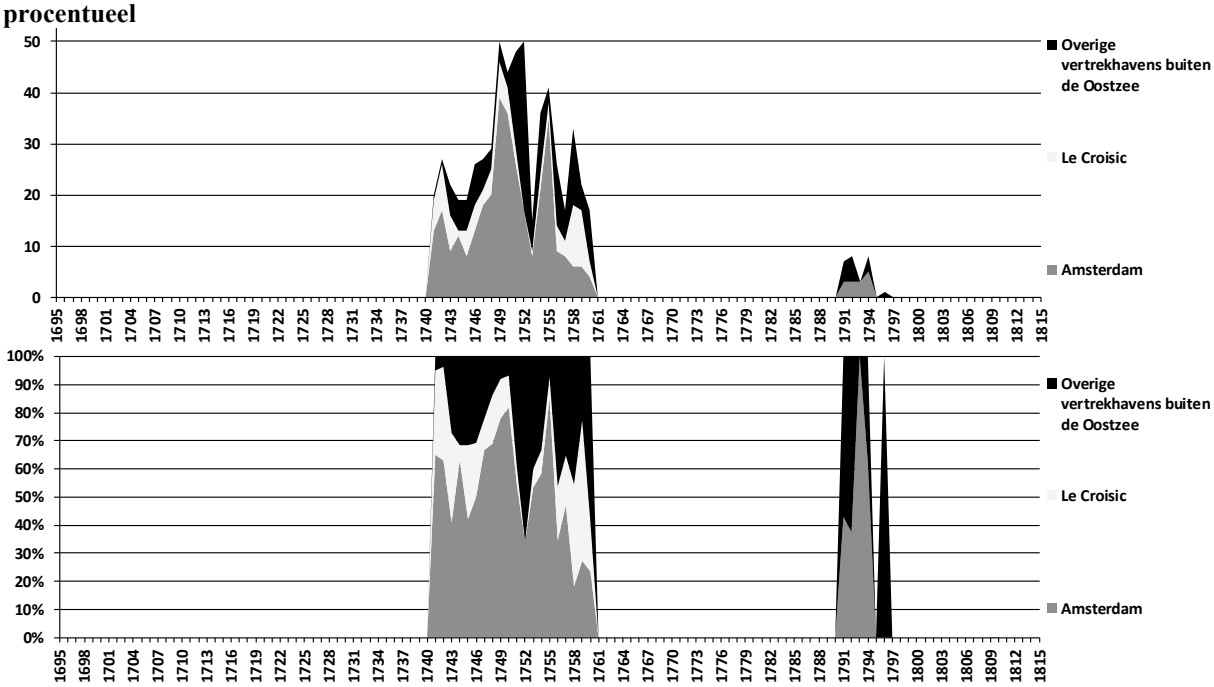
midden van de 18e eeuw nam het aantal afvaarten vanaf Amsterdam toe, waarna een daling optrad met een opvallende tijdelijke terugval rond 1753. Daarnaast was Le Croisic met name aan het begin en het einde van derde de periode als afvaarthaven van belang. In de vierde

Grafiek 4.6.12: Doorvaarten naar bestemmingshavens buiten het Oostzeegebied voor Heerenveen, absoluut en procentueel



Bron: STR Online. Bestemmingshavens met voor alle perioden in totaal meer dan 21 vermeldingen. Overige bevat bestemmingshavens met minder dan 10 vermeldingen.

Grafiek 4.6.13: Doorvaarten vanaf vertrekhavens buiten het Oostzeegebied voor Heerenveen, absoluut en procentueel



Bron: STR Online. Vertrekhavens met voor alle perioden in totaal meer dan 95 vermeldingen. Overige bevat vertrekhavens met in totaal minder dan 45 vermeldingen.

periode werden minder doorvaarten gemaakt, waarbij Amsterdam de belangrijkste afvaarthaven was. Uit grafiek 4.6.12 en 4.6.13 blijkt dat Danzig, Riga en Koningsbergen voor schippers uit Heerenveen de belangrijkste havens in het Oostzeegebied waren. Amsterdam

was de belangrijkste haven ten westen van de Sont. Daarnaast kwamen Le Croisic en Rotterdam voor, zij het minder prominent.

4.6.1 Samenvatting Heerenveen

Schippers uit Heerenveen waren vanaf het begin van de 18e eeuw actief, en de Oostzeevaart van Heerenveen bloeide tussen 1740 en 1775. Het grootste deel van de Oostzeeschippers bestond uit bekende schippers, en deze groep nam in de loop van de 18e eeuw in omvang toe. Daarnaast bleek dat de kern van de schipperspopulatie in alle onderzochte perioden bestond uit als specialistisch en als regelmatig geclassificeerde schippers, die de meeste doorvaarten maakten. Dit duidt sterk op specialisatie op de Oostzeevaart. Het is naast de Oostzeevaart lastig te zeggen welke alternatieve bestemmingen schippers uit Heerenveen hadden, omdat in slechts één vermelding in het additionele bronnenmateriaal een bestemming voorkwam. In het Oostzeegebied was Danzig de belangrijkste haven van bestemming en afvaart. Daarnaast waren Koningsbergen en Riga van belang. Amsterdam was de belangrijkste haven buiten het Oostzeegebied, waarnaast in mindere mate Le Croisic en Bordeaux van belang waren. Ook Rotterdam had een minder prominente plaats. Mogelijk was er driehoeksvaart tussen Le Croisic, de Oostzee en Amsterdam. Vervolgens werd veelal vanuit Danzig teruggevaren naar Amsterdam. De schippers uit Heerenveen lijken naast de Oostzeevaart maar weinig alternatieve bestemmingen te hebben gehad. Er waren ook schippers buiten het Oostzeegebied actief, maar het is lastig te zeggen hoeveel het er waren en hoe dit aantal zich ontwikkelde. De stabiliteit in de opbouw van de schippersgemeenschap duidt in ieder geval op specialisatie in de Oostzeevaart. De toename van het aantal doorvaarten in het midden van de 18e eeuw viel samen met een toename in het aantal doorvaarten van en naar Danzig.

5. Historie en ontwikkeling onderzochte plaatsen

In dit hoofdstuk wordt, aan de hand van literatuuronderzoek en elementen uit de voorgaande hoofdstukken, antwoord gegeven op de vraag binnen welke context het aanbod van maritiem transport zich in de hier besproken plaatsen ontwikkelde. De context wordt per plaats geschetst door de ontstaansgeschiedenis, de relevante geografische aspecten, de functie en het voorzieningenniveau, het inwoneraantal en de ontwikkeling van de plaats in de vroegmoderne tijd te bespreken.

5.1 Hindeloopen

Hindeloopen ligt in het zuidwesten van Friesland aan het IJsselmeer (figuur 5.1.1) en ontstond als agrarische nederzetting op een zandrug aan het binnenwater de Indijk. Hindeloopen wordt in 779 en 825 als dorp genoemd. Landbouw en visserij waren toen de voornaamste middelen

Figuur 5.1.1: Hindeloopen in 1664

Bron: Schotanus à Sterringa, 'Frisiæ' (detail).

van bestaan. In de loop van de 12e en 13e eeuw verzelfstandigde Hindeloopen zich ten opzichte van het omringende platteland, en ontwikkelde zich van dorp tot middeleeuwse handelsplaats.[349] In de 13e eeuw kwam Hindeloopen door kustafslag direct aan zee te liggen.[350] In welk jaar Hindeloopen een stad werd is onduidelijk, al wordt van het jaar 1225 uitgegaan. De stadsrechten zorgden voor bescherming en stimulering van de plaatselijke handel. Hindeloopen ontwikkelde hierdoor meer functionaliteit voor de omgeving.[351] Zonder zelf lid van het Hanzeverbond te zijn, profiteerde Hindeloopen van de bloei van het nabijgelegen Stavoren, de opkomst van het Hanzeverband, en de hieraan gerelateerde activiteiten. Stavoren was een belangrijke handels- en Hanzestad en had veel handelscontacten in het Oostzeegebied, Engeland, Duitsland en Scandinavië. Hindeloopen komt, samen met Stavoren,

[349] Postma en Blom, *Hindeloopen aan de Zuiderzee*, 3; M.P. van Buijtenen, *Hindeloopen. Friesland's elfde stede* (Amsterdam 1942) 7-8; Gosse Blom, *Stadsgezicht Hindeloopen*. Monument van de maand 6 (Leeuwarden 1989) 26; Van Buijtenen noemt het 'een dorp of vlek.' Van Buijtenen, *Hindeloopen*, 7; Van der Aa, 'Hindeloopen'; Blom, *Stadsgezicht Hindeloopen,* 8; Berkenvelder, 'Frieslands handel', 185.

[350] M.P. van Buijtenen, 'De scheepvaart van Hindeloopen', *Tijdschrift voor economische geographie* 31 (1940) 144-150, aldaar, 144; Ronald Stenvert e.a. ed., *Monumenten in Nederland. Fryslân* (Zwolle 2000) 169; Van der Aa, 'Hindeloopen'.

[351] Postma en Blom, *Hindeloopen aan de Zuiderzee*, 9; Van der Aa, 'Hindeloopen'.

in verschillende middeleeuwse oorkonden en bronnen voor. Het aantal handelscontacten van Hindeloopen, zoals bijvoorbeeld met Hanzestad Lübeck, nam vanaf de 13e eeuw toe.[352] Uit bronnenmateriaal blijkt in de 14e eeuw contact met plaatsen in Engeland, Frankrijk, Zweden en het Oostzeegebied. Schippers uit Hindeloopen vervoerden onder andere wol, leer, ijzer, gerst, pek, planken, talk, as en hout naar Engeland.[353] Mogelijk werden deze producten uit het Oostzeegebied gehaald, en vervolgens naar Engeland gebracht. Waarschijnlijk werden ook producten uit het Friese achterland meegenomen, waaronder boter en andere landbouwproducten. Binnen de Nederlanden bestonden contacten met bijvoorbeeld Harderwijk en Kampen, maar ook met opkomende handelsplaatsen als Enkhuizen en Amsterdam.[354]

Door de ligging aan de Zuiderzee en de Indijk was Hindeloopen over water goed bereikbaar. Het omliggende vasteland was dunbevolkt en daardoor minder gunstig als afzetgebied. Hierdoor ontwikkelde Hindeloopen, in tegenstelling tot Harlingen, geen grote handelsfunctie. Wel had Hindeloopen op beperkte schaal een marktfunctie voor de regio waartoe regionale goederen werden vervoerd, maar dit had na de late middeleeuwen niet de reikwijdte van een eigen zelfstandige handel met buitenlandse partijen. In Hindeloopen was, naast maritiem transport, landbouw in beperkte mate van belang. Er werd landbouwgrond bewerkt en er waren moestuinen. Ook beschikte Hindeloopen over gemeenschappelijke weide- en hooilanden en waren er melkerijen in de stad. Producten die uit deze activiteiten voortkwamen werden in Hindeloopen verhandeld of naar andere gewesten verscheept. Vanaf het einde van de 16e eeuw had Hindeloopen verschillende molens.[355] Volgens een contemporaine bron had Hindeloopen aan het eind van de 16e eeuw een kleine ankerplaats, weinig kapitaal, en werd op beperkte schaal visserij, boerenbedrijf, handel en scheepvaart bedreven.[356]

In de middeleeuwen en vroegmoderne tijd beschikte Hindeloopen zelf niet over een haven, maar slechts over een met palen afgeschermde ankerplaats. Deze ankerplaats was niet geschikt voor de grote schepen waarop schippers uit Hindeloopen veelal voeren. Andere havens in het binnenland van Friesland waren door de te kleine sluisdoorgang geen alterna-

---

[352] Stavoren was in de 11e eeuw een stad geworden en sinds 1285 lid van de Hanze. Van Buijtenen, *Hindeloopen*, 7-14; Van Buijtenen, 'De scheepvaart van Hindeloopen', 146-147; Job Weststrate, *In het kielzog van moderne markten. Handel en scheepvaart op de Rijn, Waal en IJssel, ca. 1360-1560* (Hilversum 2008) 30; In de 13e tot de 15e eeuw worden Hindeloopen en Stavoren verschillende malen samen in stukken genoemd. Poelman, Lootsma en Van Buijtenen verwijzen naar deze stukken, waarbij Poelman een afhankelijke positie van Hindeloopen t.o.v. Stavoren suggereert, evenals Lootsma, terwijl Van Buijtenen dit juist tegenspreekt. H.A. Poelman, 'De handelsstad Hindeloopen', *De vrije Fries* 27 (1924) 326-344, aldaar 326-344; Lootsma, 'De zeevaart van Hindeloopen', 219-223; Van Buijtenen, 'De scheepvaart van Hindeloopen', 145-150.

[353] Van Buijtenen noemt stukken uit de 14e eeuw waaruit de volgende contacten bekend zijn: 1325 Yarmouth, Engeland; 1344 Newcastle, Engeland; 1367 Calais, Frankrijk; 1370, verkrijgen van handelsprivileges in Schonen vanwege hulp aan Zweedse koning in diens strijd tegen Denemarken. Van Buijtenen, *Hindeloopen*, 8-16; Van Buijtenen, 'De scheepvaart van Hindeloopen', 146; Postma en Blom, *Hindeloopen aan de Zuiderzee*, 10-11; Audrey M. Lambert, *The making of the Dutch landscape. An historical geography of the Netherlands* (2e druk; Londen enz. 1985) 86-91; Weststrate, 'Free Frisia', 197-220; Berkenvelder, 'Frieslands handel', 185.

[354] Van Buijtenen, *Hindeloopen*, 8, 17; Van Buijtenen, 'De scheepvaart van Hindeloopen', 147; Albert Buursma en Wim Mollema, *Met beurtschippers en boderijders door Friesland* (Bedum 1993) 25.

[355] Van der Aa, 'Hindeloopen'; O. Postma, 'De gemeene scharren van Hindeloopen en Molkwerum', *De vrije Fries* 28 (1928) 353-400, aldaar 355-374; O. Postma, 'De friesche steden en haar "uitburens"', *De vrije Fries* 36 (1941) 102-130, aldaar 108; Volgens Nijboer lag Hindeloopen ongunstig om een echte handelshaven te worden, door de specifieke geografische omstandigheden. Hierdoor was Hindeloopen minder geschikt voor het ontwikkelen van stevige banden met haar achterland. Nijboer ziet hierin een reden waarom inwoners van Hindeloopen zich toelegden op transport voor derden. Daarnaast noemt Nijboer dat er weinig handel was tussen Hindeloopen en andere Friese steden, waardoor Hindeloopen zowel voor inkomsten als voor goederen afhankelijk was van Amsterdam. Nijboer, 'Subordination or something else?', [6].

[356] Van Buijtenen verwijst naar een beschrijving van Ubbo Emmius uit het begin van de 17e eeuw. Van Buijtenen, *Hindeloopen*, 18; Van Buijtenen, 'De scheepvaart van Hindeloopen', 145; S.J. van der Molen, *Profiel van een waterland. De oude Friese watersteden* (Bussum 1974) 36-37; Faber, *Drie eeuwen Friesland*, 274.

tief. Daarom lagen schepen uit Hindeloopen 's winters buiten het vaarseizoen in Amsterdam en andere plaatsen in Holland, waar een aantal schippers op de schepen paste. Aan het begin van het seizoen werden de schepen opgehaald om ze in Hindeloopen zeilklaar te maken en van proviand te voorzien. Hier profiteerde de middenstand van Hindeloopen van.[357] Ook migreerden mannen en vrouwen uit Hindeloopen naar Amsterdam en trouwden aldaar. Uit onderzoek van Hart blijkt dat enkele bruidegoms dit al deden in het laatste kwart van de 16e eeuw.[358]

Volgens de literatuur nam de scheepvaart van Hindeloopen vanaf de late middeleeuwen toe. In diverse bronnen zijn schippers uit Hindeloopen terug te vinden die, na de neergang van de Hanze en Stavoren, vervoer verzorgden voor kooplieden uit Holland en in het bijzonder Amsterdam.[359] Er bestonden diverse familierelaties en andere contacten met Holland. Reynder Ottsz uit Hindeloopen verhuisde bijvoorbeeld in 1572 naar Amsterdam, waar hij wellicht schipper of houthandelaar was. In 1582 vertrok Ottsz naar Hoorn waar hij de eerste houtkoper werd die met behulp van eigen schepen hout uit Noorwegen liet halen.[360] Na 1580 nam het transport in opdracht van kooplieden uit Holland toe. Vanuit Hindeloopen was er een toename in het aantal schippers in de houtvaart op Noorwegen.[361] Zij brachten onder meer specerijen, linnen en zout naar Noorwegen, om hout naar de Republiek mee terug te nemen.[362] Ook in de 17e eeuw hielden schippers uit Hindeloopen een belangrijk aandeel in de Nederlandse houtvaart en voeren zij veelal op Noorwegen (paragraaf 4.1).[363] In de 16e en 17e eeuw waren schippers uit Hindeloopen, naast op Noorwegen, ook op de Kleine Oost en in ossentransport van Denemarken naar Holland actief.[364]

---

[357] Van Buijtenen, *Hindeloopen*, 9, 14-16; Joannes Petrus Sigmond, *Nederlandse zeehavens tussen 1500 en 1800* (Amsterdam 1989) 47; Van Buijtenen, 'De scheepvaart van Hindeloopen', 144-149; Van der Molen, *Profiel van een waterland*, 37-38; Faber, *Drie eeuwen Friesland*, 274; S. Haagsma, *Een blik op Frieslands koopvaardij in 't midden der 18e eeuw* (z.p. (Heerenveen) z.j. (1907)) 36-37; Wegener Sleeswijk, 'Rendement', 68; Volgens Postma en Blom waren Enkhuizen, Edam, Hoorn en Medemblik ook winterhavens voor schippers uit Hindeloopen, waarmee de contacten goed waren waardoor deze schippers vrijstelling van havengelden hadden. Hierbij geven zij echter geen bronvermelding. Postma en Blom, *Hindeloopen*, 11, 17, 31.

[358] Simon Hart, 'Migratie uit Friesland naar Amsterdam 1578-1810. Een historisch-demografisch onderzoek', *It beaken* 37 (1975) 143-166, aldaar 148.

[359] Van Buijtenen stelt dat het waarschijnlijk ging om het uitbreiden van al eerder bestaande contacten tussen kooplieden en schippers uit Amsterdam en Hindeloopen en geeft hiervan voorbeelden. Hij noemt kooplieden uit Amsterdam en Hindeloopen die in 1381 gezamenlijk een tolplaats voorbij voeren, schippers uit Hindeloopen die in 1527 op Hamburg voeren in opdracht van Amsterdamse kooplieden, processen voor het gerecht van Hindeloopen in 1557 en 1580 waarbij Amsterdamse kooplieden betrokken waren, evenals de opdracht van een Enkhuizer koopman in 1556 aan een schipper uit Hindeloopen om hout uit Noorwegen te halen. Van Buijtenen, *Hindeloopen*, 15-17; Van Buijtenen, 'De scheepvaart van Hindeloopen', 147-148.

[360] Van Buijtenen, 'De scheepvaart van Hindeloopen', 148-149; Lesger denkt dat Ottsz schipper of al houthandelaar was, gezien zijn latere loopbaan. De verplaatsing naar Hoorn had waarschijnlijk te maken met de toegenomen vraag naar hout, gecombineerd met het gebrek aan opslagruimte in Amsterdam. Lesger, *Hoorn als stedelijk knooppunt*, 97-98; Van der Molen, *Profiel van een waterland*, 44; Postma en Blom, *Hindeloopen aan de Zuiderzee*, 17.

[361] Dit blijkt uit diverse bronnen en volgens diverse auteurs. Faber, *Drie eeuwen Friesland*, 270-273; Schreiner, *Nederland og Norge*, 24-27, 112-170; Bosse, *Norwegens Volkswirschaft*, 89-90, 92; Lootsma, 'De zeevaart van Hindeloopen', 236-240; De Vries en Van der Woude, *Nederland 1500-1815*, 352; Van der Molen, *Profiel van een waterland*, 36-37; zie ook paragraaf 4.1.

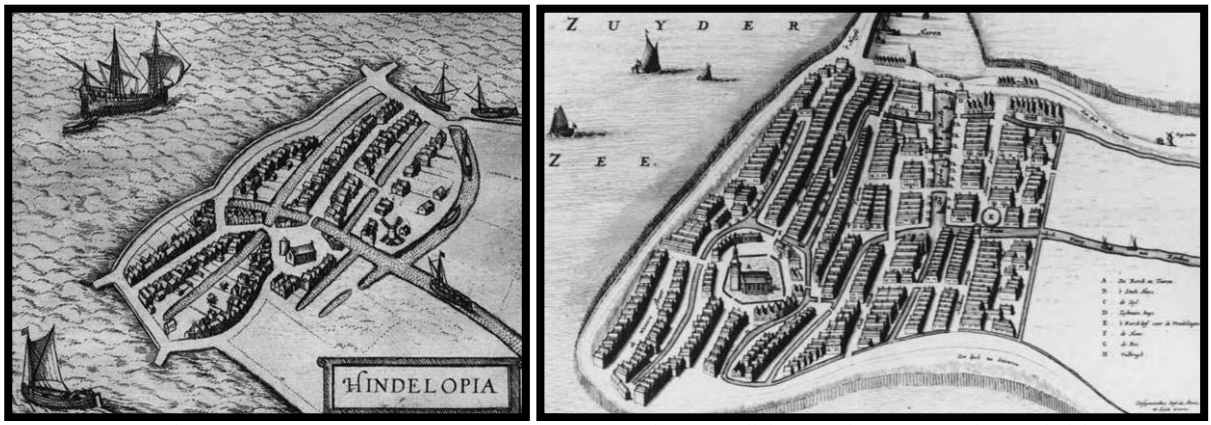
[362] Andere producten die door schippers uit Hindeloopen meegenomen werden naar Noorwegen waren kandij, brandewijn, Franse wijn, hop, vlas, tabak, papier, broodsuiker, krenten, vijgen, pruimen, rozijnen, jenever, koek, zoete kazen, tabakspijpen, katoen en steenwerk. Postma en Blom, *Hindeloopen aan de Zuiderzee*, 32.

[363] Lootsma, 'De zeevaart van Hindeloopen', 224, 245-267; Schreiner, *Nederland og Norge*, 24-26, 112-170; Faber, *Drie eeuwen Friesland*, 274; Van der Molen, *Profiel van een waterland*, 37-38; Bouma, 'Ien en oar oer de Fryske houtfeart', 134-149.

[364] Bosse, *Norwegens Volkswirschaft*, 89; Baasch noemt voor 1625, 1629, 1632 en 1633 respectievelijk 1, 5, 3 en 2 schepen die vanuit Hindeloopen in Hamburg aankwamen. Baasch, 'Hamburgs Seeschiffahrt', 329; Gijsbers, *Kapitale ossen*, 136, 567; bijlage 4.3.4; paragraaf 4.1.

Hindeloopen kwam in de 17e eeuw tot bloei. In het begin van de 17e eeuw werd een binnenhaven voor zeer kleine schepen gebouwd.[365] In 1614 en 1638 vonden stadsuitbreidingen plaats (figuur 5.1.2).[366] In 1619 werd een sluis gebouwd, en in 1632 een nieuwe kerk.[367] De roggemolen werd in 1638 verplaatst. In 1653 werd een doopsgezinde vermaning

Figuur 5.1.2: Plattegrond van Hindeloopen eind 16e eeuw (links) en in 1664 (rechts)



Bron: Georg Hogenberg en Frans Braun, *Civitates Orbis Terrarum* IV (Keulen 1588) (links) en Schotanus à Sterringa, 'Hindeloopen'.

gebouwd voor de in 1550 opgerichte gemeenschap, die in 1650 ongeveer 1000 leden had. De hervormde kerk uit 1632 werd vanwege de bevolkingstoename in 1658 vergroot.[368] Daarnaast blijkt de bloei van Hindeloopen uit de rijke klederdracht en het gebruik van luxe gebruiksvoorwerpen, als goud, zilver en porseleinwerk.[369] Omdat veel inwoners bij de scheepvaart betrokken waren, werden rechtspraak en bestuurlijke zaken hierop afgestemd.[370] In 1672 werd, vanwege de oorlogsdreiging, aan de oostzijde van de stad een stadswal met bolwerk aangebracht.[371]

Lootsma kwam in Zaans archiefmateriaal veel Friese schippersnamen tegen. Volgens Lootsma waren vooral doopsgezinde schippers uit Hindeloopen voor opdrachtgevers uit Holland actief.[372] Daarnaast werden in de Zaanstreek schepen voor Friesland gebouwd. Van de 115 schepen die volgens Lootsma tussen 1652 en 1790 in de Zaanstreek voor Friese afnemers werden gebouwd, waren 69 (60%) bestemd voor afnemers in Hindeloopen.[373]

---

[365] Van Buijtenen, 'De scheepvaart van Hindeloopen', 145.
[366] 'Blad met vier stadsplattegronden door Braun en Hogenberg'. www.friesscheepvaartmuseum.nl, 'Zoeken', 'Blad met vier stadsplattegronden door Braun en Hogenberg'. Laatst geraadpleegd 17 april 2017. Oorspronkelijk: Georg Braun en Frans Hogenberg, *Civitatis orbis terrarum* IV (Keulen 1588); Bernardus Schotanus à Sterringa, 'Hindeloopen' in: Idem, *Atlas van Friesland. Verzameling kaarten uit Schotanus' beschryvinge van de heerlyckheydt van Frieslandt* (z.p. z.j. (1664)). Digitaal beschikbaar via: kaarten.tresoar.nl/atlassen.php, 'Atlassen Eekhoff en Schotanus', 'Schotanus – 3228 G plk – 1664', 'Hindeloopen'. Laatst geraadpleegd 17 april 2017.
[367] Poelman, 'De zeevaart van Hindeloopen', 223; Van Buijtenen, *Hindeloopen*, 18; Van Buijtenen, 'De scheepvaart van Hindeloopen', 145; Van der Molen, *Profiel van een waterland*, 36-37; Faber, *Drie eeuwen Friesland*, 274; De houten sluis uit 1619 werd later door een stenen sluis vervangen. *Tegenwoordige staat van Friesland* III (Amsterdam enz. 1788; herdruk Groningen 1976) 333-334.
[368] Faber, *Drie eeuwen Friesland*, 274; Postma en Blom, *Hindeloopen aan de Zuiderzee*, 17.
[369] Postma en Blom, *Hindeloopen aan de Zuiderzee*, 31.
[370] Van Buijtenen verwijst naar een beschrijving van Ubbo Emmius uit het begin van de 17e eeuw. Van Buijtenen, *Hindeloopen*, 18-19; Van Buijtenen, 'De scheepvaart van Hindeloopen', 144-145; Poelman, 'De handelsstad Hindeloopen', 326-344.
[371] Stenvert, *Monumenten in Nederland*, 169.
[372] Lootsma, 'De zeevaart van Hindeloopen', 223, 237- 238, 240, 273-28.
[373] Lootsma geeft aan dat in de Zaanstreek zeer waarschijnlijk veel meer schepen gebouwd werden voor afnemers uit Friesland dan wat uit het archiefmateriaal blijkt. Lootsma, 'De zeevaart van Hindeloopen', 231, 238-239, 288-294.

Waarschijnlijk had Hindeloopen zelf geen werf voor grote schepen.[374] Hindeloopen had beurtveren op Amsterdam en Enkhuizen, waarmee boter en kaas voor de export naar Holland werd getransporteerd.[375] Daarnaast waren er in de 17e en 18e eeuw via beurtvaartdiensten verbindingen met andere steden en plaatsen in Friesland, zoals Leeuwarden, Harlingen en Sneek.[376] Na 1646 werden reders uit Hindeloopen actief in de walvisvaart, maar volgens Lootsma was dit niet van grote betekenis.[377] Bruijn en Davids kwamen in Amsterdams notariële akten over de walvisvaart in de periode 1640-1664 slechts in 9 gevallen een schipper uit Hindeloopen tegen.[378] Uit paragraaf 4.1 bleek dat in ieder geval twee schippers met herkomstplaats Hindeloopen in de walvisvaart actief zijn geweest.

Het aantal schippers bleef volgens de literatuur, ondanks de verliezen van bijna 30 schepen in 1666 tijdens de Tweede Engelse Oorlog en 9 schepen in 1703 door een storm, op een hoog niveau. In 1615 waren er 100 schippers en in 1703 waren er meer dan honderd schepen.[379] In 1700 werden 100 schippers geïdentificeerd (paragraaf 4.1). Lootsma stelt dat de vloot van Hindeloopen zowel in de 17e als de 18e eeuw ongeveer 80 schepen groot was.[380] Na het midden van de 17e eeuw nam voor Hindeloopen de houtvaart op Noorwegen af en nam de Oostzeevaart toe. Schippers uit Hindeloopen voeren vooral naar het oostelijk deel van de Finse Golf waar zij in de houtvaart actief waren. In de eerste twee decennia van de 18e eeuw nam de Oostzeevaart van Hindeloopen af en gingen een aantal Oostzeeschippers op Archangel varen (paragraaf 4.1). Na de Spaanse Successieoorlog en de Grote Noordse Oorlog volgde, op de laatste jaren van de Oostenrijkse Successieoorlog (1740-1748) na, tot aan de Vierde Engelse Oorlog een lange periode van rust.[381] In de 18e eeuw bleef voor Hindeloopen maritiem transport belangrijk. Enkele schippers uit Hindeloopen waren aan het begin van de 18e eeuw actief in ossentransport vanuit Denemarken op Holland.[382] In de Oostzeevaart was vooral Narva een belangrijke bestemming. Na 1724 waren schippers uit Hindeloopen dominant op deze route, en de houtvaart bleef in de 18e eeuw van belang.[383]

---

[374] Postma en Blom, *Hindeloopen aan de Zuiderzee*, 32; Van der Molen, *Profiel van een waterland*, 25, 35-36; Frerichs, 'Geschiedenis', 13-14.

[375] Vanwege de hoge imposten bij directe export verliep de meeste export van Friesland in de 17e en 18e eeuw via Holland. Haagsma, *Een blik op Frieslands koopvaardij*, 27-28; Lambert, *The making of the Dutch landscape*, 252.

[376] Van Buijtenen, 'De scheepvaart van Hindeloopen', 149; Van Buijtenen, *Hindeloopen*, 14-5; Faber, *Drie eeuwen Friesland*, 627-628, 630-631.

[377] Lootsma, 'De zeevaart van Hindeloopen', 244.

[378] Bruijn en Davids, 'Jonas vrij', 169.

[379] In 1666 staken de Engelsen de handelsvloot op Vlieland in brand, die grotendeels in rook opging. Van de 29 fluiten die Hindeloopen er had liggen ontkwam volgens de *Tegenwoordige staat van Friesland* slechts één schip. Doedens en Houter noemen 30 schepen waarvan één ontkwam en verwijzen naar Van der Aa. In 1703 sloegen door storm 23 schepen los van de ankerplaats bij Hindeloopen, waarvan 9 verloren gingen. Van der Aa, *Aardrijkskundig woordenboek* V, 612; Lootsma, 'De zeevaart van Hindeloopen', 222-223; Faber, *Drie eeuwen Friesland*, 274, 280; G.A. Wumkes, *Stads- en dorpskroniek van Friesland* I *(1700-1800)* (Leeuwarden 1930) 16; Postma en Blom, *Hindeloopen aan de Zuiderzee*, 33; Postma en Blom, *Hindeloopen aan de Zuiderzee*, 33; *Tegenwoordige staat van Friesland* III, 385; Anne Doedens en Jan Houter, *1666. De ramp van Vlieland en Terschelling* (Franeker 2013) 252-253, 298-302; Van der Molen, *Profiel van een waterland*, 36-39.

[380] Lootsma, 'De zeevaart van Hindeloopen', 234-235.

[381] Veenstra en Otte, 'Financiering van de oorlogsvoering', 32-33.

[382] In 1713 werden 6 schippers uit Hindeloopen in een bevrachtingscontract aangaande ossentransport van Denemarken naar de Republiek genoemd. Daarvan komen 2 schippers in de periode 1691-1710 in de STR Online voor. Gijsbers, *Kapitale ossen*, 576; bijlage 4.3.4.

[383] Tussen 1725 en 1731 werd meer dan de helft van alle retourvaarten vanuit Narva uitgevoerd door schippers met Hindeloopen als geregistreerde thuishaven. Scheltjens, *De invloed van ruimtelijke verandering*, 161-162; ook daarna bleef Narva de belangrijkste bestemming in het Oostzeegebied (paragraaf 4.1) en in de 18e eeuw werden de meeste doorvaarten van en naar Narva (gezamenlijk) gemaakt door schippers met als herkomstplaats Hindeloopen. Bron: STR Online.

In de eerste helft van de 18e eeuw duurde de bloeiperiode aanvankelijk voort. Hindeloopen had nog steeds een rijke volkscultuur, wat blijkt uit de overlevering van bezittingen en kleding, en de statige huizen die er zijn gebouwd.[384] In de loop van de 18e eeuw werd Hindeloopen door de beperkte voorzieningen van de haven achter palen minder aantrekkelijk voor de plaatselijke handel en de doorvoer van goederen. Deze palen beschermden de voor anker liggende schepen onvoldoende, wat bleek tijdens de hiervoor genoemde storm waarbij schepen los sloegen en een aantal verloren gingen.[385] Daarnaast nam in deze eeuw het belang van de binnenvaartroute door Friesland over Lemmer voor het transport van Friese goederen naar Holland toe. Dit ging ten koste van de uitvoer via Hindeloopen.[386] Faber wijst erop dat in 1749 in Hindeloopen 58% van de totale beroepsbevolking van 347 personen werkzaam was in de categorie handel en verkeer. Echter, dit percentage van 58% kwam bijna geheel voort uit de scheepvaart (52%), terwijl slechts 6% van de beroepsbevolking in de handel en ander verkeer actief was. Ook in het midden van de 18e eeuw was Hindeloopen vooral een plaats van vervoerders, waar handel een minder grote rol speelde. In de houthandel speelde Hindeloopen geen rol van betekenis. Wel had Hindeloopen een vis- en veemarkt, en verzorgde het industriële en ambachtelijke functies voor de aangrenzende grietenij Hemelumer Oldeferd.[387] Rond 1750 waren meer dan 50 Oostzeeschippers vanuit Hindeloopen actief (grafiek 4.1.6).

De literatuur omschrijft de tweede helft van de 18e eeuw voor Hindeloopen als een tijd van economische neergang, leidend tot verval en migratie.[388] De periode vanaf de Vierde Engels-Nederlandse Oorlog (1780-1784) en de daarop volgende Franse tijd was volgens de literatuur een lange periode van crisis en oorlog.[389] In de tweede helft van de 18e eeuw nam de Oostzeevaart af, waaronder de houtvaart op Narva (paragraaf 4.1), en na 1780 was de bloeiperiode van de Oostzeevaart definitief voorbij. Wat er in Hindeloopen aan handel was geweest viel weg en de scheepvaart nam drastisch af. Door de neergang waren mensen genoodzaakt hun bezittingen te verkopen.[390] Huizen werden verwaarloosd, verlaten of afgebroken, ondanks de daartegen genomen bestuurlijke maatregelen.[391] De neergang trof ook vele doopsgezinde schippers.[392] Een groot gedeelte van de bevolking, waaronder veel doopsgezinden, vertrok naar andere bestemmingen.[393] Velen vestigden zich in de

---

[384] Van der Molen, *Profiel van een waterland*, 36-37; Van der Aa, 'Hindeloopen'.
[385] Lootsma, 'De zeevaart van Hindeloopen', 222-223.
[386] *Tegenwoordige staat van Friesland* III, 537; Faber, *Drie eeuwen Friesland*, 293; L. Kamminga, 'Bijdrage tot de geschiedenis van de scheepsbouwnijverheid in Workum' in: G. Bakker, *De stêd Warkum* (Bolsward 1967) 144-166, aldaar, 145.
[387] Van der Aa, 'Hindeloopen'; Faber, *Drie eeuwen Friesland*, 103, 440-441; Van der Molen, *Profiel van een waterland*, 38-39; Cor Trompetter, *Eén grote familie. Doopsgezinde elites in de Friese zuidwesthoek 1600-1850* (Hilversum 2007) 69.
[388] Trompetter, *Eén grote familie*, 79-80; Stenvert, *Monumenten in Nederland*, 169; Frerichs, 'Geschiedenis', 14-15; Lootsma, 'De zeevaart van Hindeloopen', 243.
[389] De Republiek raakte door handel drijven met de Amerikanen tijdens de Engels-Amerikaanse oorlog (1775-1783) in oorlog met Engeland. Tijdens de Bataafse Republiek en de Franse tijd zorgde Engeland wederom voor onrust op zee. Frerichs, 'Geschiedenis', 14-16; Trompetter, *Eén grote familie*, 79-80.
[390] Aan het eind van de 18e en het begin van de 19e eeuw werden veel bezittingen, waaronder waardevolle inventarissen verkocht voor bedragen onder de werkelijke waarde. Van der Molen, *Profiel van een waterland*, 36-37.
[391] Frerichs, 'Geschiedenis', 14-15; Stenvert, *Monumenten in Nederland*, 169; Draaier, *Gouden tijden*, 24; Van der Aa, 'Hindeloopen'.
[392] Trompetter, *Eén grote familie*, 79-80; Lootsma, 'De zeevaart van Hindeloopen', 243; Frerichs, 'Geschiedenis', 14-15.
[393] Het aantal doopsgezinden was in de 17e en 18e eeuw veel groter dan in de 19e eeuw. Frerichs, 'Geschiedenis', 14-16.

Zaanstreek.[394] Het aantal schepen in bezit van reders uit Hindeloopen nam af, van de eerder genoemde meer dan 100 rond 1700 naar ongeveer 80 in 1780, tot ongeveer 30 tot 40 fluitschepen die in 1800 in de haven van Amsterdam vanwege de oorlog stil lagen. Te Riga werden in 1800 nog schepen uit Hindeloopen voor houtvervoer naar Amsterdam vermeld, maar dit was niet te vergelijken met de omvang die de houtvaart in de tweede helft van de 17e en eerste helft van de 18e eeuw had.[395] Aan het einde van de 18e eeuw speelde Hindeloopen volgens Gerding slechts een marginale rol in de binnenvaart bij het vervoer van goederen en personen naar andere gewesten.[396]

De veranderingen in het aantal inwoners, en het aantal voor belasting aangeslagen woningen en schoorstenen past bij de bovenstaande ontwikkelingen. In de 18e eeuw nam het aantal inwoners af (tabel 5.1.1). Het verschil in inwonerstal tussen 1744 en 1749 komt ten dele doordat in 1749 veel minder gealimenteerden werden genoteerd dan in 1744.[397] In 1640

Tabel 5.1.1: Bevolkingsontwikkeling Hindeloopen

Jaar	Inwoners	Indexcijfer (1744 = 100)
1689	2.095	110
1714	2.230	117
1744	1.913	100
1749	1.661	87
1796	1.500	78
1811	1.439	75
1815	1.216	64
1822	1.161	61

Bron: 1689, 1714, 1796 en 1815: Trompetter, *Eén grote familie*, 250. 1744 en 1749: *De quotisatiekohieren* III, 145-159. 1811 en 1822: Th. Fockens, *Wegwijzer door Friesland, bevattende eene alphabetische opgave der gemeenten, steden, vlekken, dorpen, buurten, gehuchten enz.*(tweede druk; St. Anna Parochie 1878) 51.

werden 753 schoorstenen voor belasting aangeslagen, wat toenam tot 1.223 in 1669 en vervolgens daalde tot 901 in 1712 en 871 in 1721.[398] Ook het aantal huizen nam af, van 531 in 1700 naar 453 in 1788, wat volgens de literatuur te maken had met de afnemende welvaart gecombineerd met kustafslag.[399] Kennelijk trad al in de eerste helft van de 18e eeuw een zekere teruggang op, die in de tweede helft van de 18e eeuw sterk doorzette. De scheepvaart kende pas in de tweede helft van de 18e eeuw een eerst geleidelijke en later sterkere teruggang (paragraaf 4.1).

5.2 Harlingen

Harlingen ligt aan de westkust van Friesland aan de Waddenzee (figuur 5.2.1) en ontstond in de middeleeuwen aan de rivier de Marne als een nieuwe handelsnederzetting. De stichters

[394] Frerichs, 'Geschiedenis', 16; Postma en Blom, *Hindeloopen aan de Zuiderzee*, 23; Blom, *Stadsgezicht Hindeloopen*, 14; Van der Aa, 'Hindeloopen'; Albert Draaijer, *Gouden tijden voor fluitschepen uit Hindeloopen in de 17e en 18e eeuw (1600-1760)* (expositiekrant; Hindeloopen z.j. (2003)), 24.

[395] Lootsma, 'De zeevaart van Hindeloopen', 237; Van der Aa, 'Hindeloopen'; Draaier, *Gouden tijden*, 24; Van der Molen, *Profiel van een waterland*, 38-39.

[396] Het Passagegeld was een belasting op transport van personen en goederen over grenzen van gewesten in de Republiek, waarvan registraties overgeleverd zijn voor de jaren 1794/1795 tot 1802/1803, en werd geheven in alle plaatsen waar men het gewest kon verlaten, zowel aan land- als de zeezijde. M.A.W. Gerding, *Vier eeuwen turfwinning. De verveningen in Groningen, Friesland, Drenthe en Overijssel tussen 1550 en 1950* (Wageningen 1995) 300-301, 449.

[397] *De quotisatiekohieren. Namen, beroepen en welstand van de Friese bevolking in 1749* III, *Gaasterland, Harlingen, Haskerland, Hemelumer Oldeferd, Hennaarderadeel, Hindeloopen, Idaarderadeel*. P. Nieuwland en A. van Dalfsen ed. (Leeuwarden 1983) 145.

[398] Postma en Blom, *Hindeloopen aan de Zuiderzee*, 32; Van der Molen, *Profiel van een waterland*, 38-39.

[399] S.J. van der Molen, 'Een stad ging aan de wandel. Hindeloopen verloor aan de zee en won op het land', *Leeuwarder Courant* (13 juni 1950) 3, aldaar 3; *Tegenwoordige staat van Friesland* III, 334;Van der Molen, *Profiel van een waterland*, 38-39.

kwamen uit het nabijgelegen agrarisch dorp Almenum.[400] Het begin van de haven was een in de middeleeuwen gemaakte sluis.[401] Via de Marne was het binnenland van Friesland toegankelijk. Bestemmingen buiten Friesland waren over zee bereikbaar.[402] In de 12e en 13e eeuw werd Harlingen als handelsplaats belangrijker. Dit kwam doordat andere handelsplaatsen, zoals Bolsward en Leeuwarden, door het dichtslibben van de Middelzee hun directe verbinding met de zee verloren.[403] Door het dichtslibben van de Middelzee en bedijking en inpoldering liep de afwatering van het westelijke gedeelte van Friesland via Harlingen, waardoor dit de belangrijkste toegang van Friesland werd. Daarnaast had Harlingen een goed bevolkt

Figuur 5.2.1: Harlingen in 1664

Bron: Schotanus à Sterringa, 'Frisiæ' (detail).

achterland, dat grotendeels uit vruchtbare hoge kleigrond bestond. Het achterland was zowel een goed afzetgebied als een omgeving met akkerbouw waar voor de markt werd geproduceerd.[404] In 1227 wordt voor het eerst Harlingen in bronnenmateriaal genoemd.[405] Het moment van stadwording is onduidelijk, maar algemeen wordt aangenomen dat Harlingen in of rond 1234 stadsrechten verwierf.[406] Rond 1400 werden de stadsrechten opnieuw bevestigd en kreeg de stad het recht om tweemaal per jaar een markt te houden.[407] De stad had haar

[400] Blijkens archeologische vondsten was dit gebied al rond het begin van de jaartelling bewoond. Jaap de Jong, *De geschiedenis van de haven van Harlingen* (z.p. (Leeuwarden) 2014) 9-10; Peter Karstkarel, *Van zoutsloot tot vijver. 25 jaar Hein Buisman-stichting Harlingen* (Harlingen 1988) 17; Engelbert van Hinte, *Sociale en economische geografie van Harlingen* (z.p. (Harlingen) z.j. (1936)) 14; Postma, 'De friesche steden', aldaar 105-108.

[401] S. Ferwerda, *Uit Harlingen's historie* (Harlingen 1934) 95; De Jong, *De geschiedenis van de haven van Harlingen*, 46.

[402] De Jong, *De geschiedenis van de haven van Harlingen*, 10.

[403] Van Hinte, *Sociale en economische geografie*, 15; De Jong, *De geschiedenis van de haven van Harlingen*, 11; Buursma en Mollema, *Met beurtschippers*, 12.

[404] Postma, 'De friesche steden', 105-108.

[405] 1227 volgens Ferwerda, en 1228 volgens Karstkarel. Ferwerda, *Uit Harlingen's historie*, 10; Karstkarel, *Van zoutsloot tot vijver*, 20.

[406] Ferwerda, *Uit Harlingen's historie*, 7-10; Van Hinte, *Sociale en economische geografie*, 14; Karstkarel, *Van zoutsloot tot vijver*, 20; de Jong, *De geschiedenis van de haven van Harlingen*, 11; T. Marseille, *Harlingen, de vermaerde zeestad* (Harlingen 1984) 13; De Jong, *De geschiedenis van de haven van Harlingen*, 11; Poort Jzn. verwijst naar Andreas Cornelius, *Croniicke, ende warachtige beschryvinghe van Vrieslant* (Leeuwarden 1597). J. Poort Jzn., *Harlingen in de loop der eeuwen. Een stem uit het verleden* (Harlingen 1954) 8.

[407] Vincent Robijn en Hildo van Engen, *Het recht van een vrije Friese stad. De stadboeken van Bolsward (1455-1479)* (Hilversum en Leeuwarden 2005) 30; J.J. Huizinga, 'De geschiedenis van Harlingen' in: Idem, L.G.

eigen rechtspraak en werd rond 1500 vanwege haar strategisch belang met een blokhuis versterkt.[408] Door de stadsrechten, het marktrecht, de rechtspraak en de gunstige ligging kreeg Harlingen een handelsfunctie voor de omringende regio.

In de 13e eeuw had Harlingen handelscontacten met Hamburg, en schippers uit Harlingen verzorgden in de 14e eeuw vervoer naar Engeland, het Oostzeegebied en Duitsland. Ook bestonden er contacten met het Hanzeverband. In de 15e eeuw hadden schippers en kooplieden uit Harlingen contacten te Hoorn, Deventer, Bergen op Zoom, Antwerpen en Haarlem.[409] Voor deze eeuw zijn geen gegevens over buitenlandse bestemmingen te vinden, wat volgens Berkenvelder niet betekent dat de schippersgemeenschap van Harlingen hier niet actief op was.[410] De inpoldering van het Bildt in 1505, waar vervolgens graan en vlas werden verbouwd en waar zuivelproducten werden gemaakt, zorgde voor uitbreiding van het achterland van Harlingen.[411] Met andere steden werden waterverbindingen gemaakt of verbeterd, wat de handelsfunctie van Harlingen ten goede kwam.[412]

Net als Hindeloopen richtte ook Harlingen zich na de neergang van de Hanze op Holland. Harlingen profiteerde van haar ligging aan de vaarroute tussen de Zuiderzee en de Noordzee toen deze met de opkomst van Amsterdam belangrijker werd. Dit leverde extra verkeer en handel op.[413] Om de handel van Harlingen te beschermen en te stimuleren werd in het begin van de 16e eeuw de haven met twee havenhoofden versterkt (figuur 5.2.2).[414]

Harlingen was aan het begin van de 16e eeuw een kleine vesting met wallen, maar ontwikkelde al snel een breed voorzieningenniveau. In het midden van de 16e eeuw waren er bijvoorbeeld een smid, kleermaker, schoenmaker, timmerman, metselaar, evenals brouwers en tichelaars. Ook kwamen typisch stedelijke specialistische beroepen voor, zoals glasmaker, messenmaker, slotenmaker en goudsmid. Daarnaast waren er schuitvoerders en schippers.[415]

Jansma en C.H.A. Verhaar ed., *Harlingen. Bijdragen tot de geschiedenis van de laatste twee eeuwen* (Leeuwarden 1989) 15-37, aldaar 17; Van Hinte, *Sociale en economische geografie*, 15-16.

[408] Marseille, *Harlingen*, 17; De Jong, *De geschiedenis van de haven van Harlingen*, 12. Zie ook Poort Jzn., *Harlingen*, 9-10.

[409] Marseille noemt hiervoor als redenen de ligging van Harlingen en het in de stad aanwezig zijn van capabele figuren die in wisten te haken op de opkomst van Amsterdam. Marseille, *Harlingen*, 17-18; Dollinger noemt Harlingen niet als Hanzestad, maar de term 'Hanzestad' ligt volgens Weststrate een stuk gecompliceerder dan de lijst Hanzesteden van Dollinger. Philippe Dollinger, *De Hanze. Opkomst, bloei, en ondergang van een handelsverbond* (Utrecht 1967) 463; Job Weststrate, 'De Hanze, historisch fenomeen en city marketing tool', *Madoc. Tijdschrift over de middeleeuwen* 22 (2008) 254-263, aldaar 255-256; Berkenvelder, 'Frieslands handel', 139, 182-183.

[410] Berkenvelder, 'Frieslands handel', 182-183.

[411] Kees Kuiken, *Het Bildt is geen eiland. Capita cultuurgeschiedenis van een vroegmoderne polder in Friesland* (Groningen en Wageningen 2013) 1-3, 81-85.

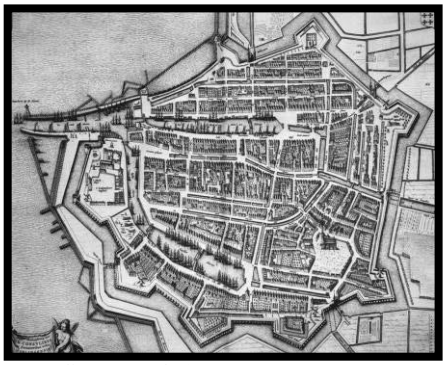
[412] Bijvoorbeeld verbindingen Bolsward, Franeker en Leeuwarden. De Jong, *De geschiedenis van de haven van Harlingen*, 11; Van Hinte, *Sociale en economische geografie*, 15-16; J.A. Faber, 'Economische op- en neergang' in: J.J. Kalma, J.J. Spahr van der Hoek en K. de Vries ed., *Geschiedenis van Friesland* (Drachten 1968) 340-365, aldaar 340; Marseille, *Harlingen*, 17.

[413] Marseille, *Harlingen*, 17-18.

[414] Volgens Van Hinte en informatie van het Fries Scheepvaart Museum laat de linker afbeelding Harlingen zien omstreeks 1570. De kaart is gebaseerd op kaarten van Harlingen door Jacob van Deventer van 1569. Van Hinte, *Sociale en economische geografie*, 16-17; 'Blad met vier stadsplattegronden door Braun en Hogenberg'; 'Harlinghen'. www.kleinekerkstraat.nl, 'Plaatjes', 'Plattegronden', 'Harlinghen 'net' 1569'. Laatst geraadpleegd 17 april 2017; De Jong, *De geschiedenis van de haven van Harlingen*, 14; Bernardus Schotanus à Sterringa, 'Harlingen' in: Idem, *Atlas van Friesland. Verzameling kaarten uit Schotanus' beschryvinge van de heerlyckheydt van Frieslandt* (z.p. z.j. (1664)). Digitaal beschikbaar via: kaarten.tresoar.nl/atlassen.php, 'Atlassen Eekhoff en Schotanus', 'Schotanus – 3228 G plk – 1664', 'Harlingen'. Laatst geraadpleegd 17 april 2017.

[415] Van der Molen noemt een rapport uit 1546-1547 waarin Harlingen een principale haven wordt genoemd. Van der Molen, *Profiel van een waterland*, 44; In 40 registraties van een wapenschouwing en monstering van de bevolking van Harlingen uit 1552 werd in plaats van een patroniem een beroep genoteerd. Marseille, *Harlingen*, 19-21; De Jong, *De geschiedenis van de haven van Harlingen*, 14.

Figuur 5.2.2: Plattegrond van Harlingen omstreeks 1570 (links) en in 1664 (rechts)



Bron: Hogenberg en Braun, *Civitates Orbis Terrarum* IV (links) en Schotanus à Sterringa, 'Harlingen' (rechts).

Er kwam een doopsgezinde gemeente tot stand, waarschijnlijk gesticht tussen 1530 en 1550, welke rond 1556 ongeveer 400 leden had.[416] De stad trok migranten uit het directe achterland aan, maar ook uit bijvoorbeeld Bolsward, Groningen, Zwolle, Zutphen, Amsterdam, en vluchtelingen uit Vlaanderen ten tijde van de Opstand tegen Spanje.[417] Veel van deze Vlamingen waren doopsgezind en waren werkzaam geweest in de textielindustrie.[418] Zowel de bevolking als het voorzieningenniveau nam toe, waartoe de haven en stad diverse malen werden uitgebreid (1543, 1565, 1579-1580 en 1597). Hierdoor verviervoudigde Harlingen in de 16e eeuw in omvang (figuur 5.2.2). Met de stadsuitbreiding naar het oosten van 1579-1580 kreeg Harlingen bovendien een kerk, omdat Almenum met haar kerk hierna binnen de stadsgrenzen viel. Vanwege het strategisch belang van Harlingen werden aan het einde van de 16e eeuw de dijken versterkt.[419]

Voor Friesland was de zoutziederij van Harlingen, waar zout uit Frankrijk, Spanje en Portugal gezuiverd werd, van belang. Rond 1580 waren ten oosten van Harlingen ongeveer 30 zoutketen gevestigd. Het hier gezuiverde zout voorzag onder meer in de behoefte van Friesland, Groningen, Drenthe en de Waddeneilanden.[420]

Schippers uit Harlingen namen in de rond het midden van de 16e eeuw toegenomen Oostzeevaart van de Republiek deel. Naar de Oostzee werd in ballast gevaren met tegels of bakstenen, en de schippers namen granen, hennep, hout, pek, teer, ijzer en andere goederen voor de scheepvaart mee terug. In 1565 maakten schippers uit Harlingen ongeveer 33% van het totale aantal door schippers uit Friesland gemaakte doorvaarten. Destijds maakten schippers uit Friesland 20% van het totale aantal Sontdoorvaarten van de Republiek.[421] Uit

---

[416] 'Historie'. web.archive.org/web/20090506020338/http://www.dgharlingen.doopsgezind.nl/history.htm. Laatst geraadpleegd 17 april 2017.

[417] Marseille, *Harlingen*, 19-21; De Jong, *De geschiedenis van de haven van Harlingen*, 14.

[418] Ferwerda, *Uit Harlingen's historie*, 91-92; Marseille, *Harlingen*, 18-19.

[419] Harlingen had tot de stadsuitbreiding van 1579 alleen een kapel ter ere van St. Geertruida. Ferwerda, *Uit Harlingen's historie*, 95-97; De Jong, *De geschiedenis van de haven van Harlingen*, 14-15; Poort Jzn., *Harlingen*, 8; Postma, 'De friesche steden', 119, A.J. van der Aa, 'Harlingen'. vanderaa.tresoar.nl, 'Harlingen'. Laatst geraadpleegd 17 april 2017. Oorspronkelijk: Idem, *Aardrijkskundig woordenboek der Nederlanden* V (Gorinchem 1844) 168-189; Karstkarel, *Van zoutsloot tot vijver*, 20-21; De Jong, *De geschiedenis van de haven van Harlingen*, 16.

[420] K.A.H.W. Leenders, 'Middeleeuws zout uit de Delta. Status questionis als basis voor nader onderzoek' (3 juni 2010) 1-5. Digitaal beschikbaar via: users.bart.nl/~leenders/txt/statusquestionis100603.pdf. Laatst geraadpleegd 17 april 2017; Fokke Sytema, 'De zoutketen van Harlingen'. www.fokkesytema.nl, 'Zoutketen'. Laatst geraadpleegd 17 april 2017; Poort Jzn., *Harlingen*, 12-13; De Jong, *De geschiedenis van de haven van Harlingen*, 20-21; Huizinga, 'De geschiedenis van Harlingen', 22.

[421] Schippers uit Harlingen vervoerden ook barnsteen, bont en bijenwas vanuit het Oostzeegebied. Van der Molen, *Profiel van een waterland*, 44; Marseille, *Harlingen*, 21-22; Volgens Nijboer had Harlingen Friesland en Groningen als verspreidingsgebied van koren. Nijboer, 'Subordination or something else?', [8].

onderzoek van Hart blijkt dat tussen 1576 en 1810 veel bruiden en bruidegoms uit Harlingen naar Amsterdam migreerden en daar met name in de eerste helft van de 17e eeuw trouwden.[422]

Harlingen profiteerde tot het midden van de 17e eeuw van een periode van relatieve rust en economische voorspoed.[423] De import- en exportfunctie van Harlingen voor goederen uit Friesland en Groningen werd door de verbetering en uitbreiding van het aantal beurtveren in de 17e eeuw gestimuleerd, waardoor het afzetgebied groter en de verbinding met het achterland beter werd.[424] Door de directe verbinding met Leeuwarden liep de belangrijkste route van Groningen en Friesland naar Holland en andere gewesten ook in deze eeuw via Harlingen. In 1614 had Harlingen meer dan 23 beurtschippers op Amsterdam. 's Zomers was er een dagelijkse veerdienst op Amsterdam en 's winters eens in de drie dagen.[425] Goederen uit het achterland, zoals erwten, granen, boter, kaas, vette koeien en schapen, werden te Harlingen op de weekmarkten aangeboden en vervoerd naar binnen- en buitenland. Deze weekmarkten werden druk bezocht door handelaren, burgers en boeren van binnen en buiten Friesland.[426] Harlingen was een belangrijke schakel tussen de handel van Amsterdam en de vraag naar luxegoederen in Friesland. Daarnaast verzorgde Harlingen voor Friesland de invoer van bulkgoederen vanuit Noorwegen en de Oostzee.[427] Het aangevoerde hout werd in Harlingen in de houtzaagmolens verwerkt en op de lokale scheepswerven gebruikt, gedistribueerd naar het achterland, en naar bijvoorbeeld Frankrijk vervoerd.[428] Uit Engeland werd steenkool geïmporteerd.[429]

Harlingen was door haar ligging en de verbindingen met haar voor- en achterland verzekerd van goede aan- en afvoer van grondstoffen en eindproducten, en ontwikkelde zo een diversiteit aan nijverheid en industrie.[430] Binnen Friesland was Harlingen met diverse tegel-, pannen- en steenbakkerijen een belangrijk centrum voor de kleiverwerkende industrie, en de grootste exporteur van producten uit deze industrie.[431] Stenen en pannen dienden als ballast voor schepen naar Noorwegen en het Oostzeegebied, of werden aan Holland geleverd, omdat daar door de groei van de steden de vraag toenam. De voor het bakken van de klei

---

[422] Hart, 'Migratie uit Friesland', 148.

[423] Ferwerda, *Uit Harlingen's historie*, 18-22.

[424] Door dit systeem was een zeer efficiënte distributie mogelijk van zowel goederen, personen, kapitaal als informatie. Voorbeelden zijn de verbindingen Leeuwarden-Dokkum (1646), Stroobos-Groningen (1656), de verbinding Bolswarder trekweg-Harlinger trekweg (1651), verbinding Sneker trekweg-Leeuwarden (1661). In 1662 was de hoofdstad Leeuwarden verbonden met de vier belangrijkste steden Dokkum, Sneek, Harlingen en Franeker. Buursma en Mollema, *Met beurtschippers*, 17; Faber, *Drie eeuwen Friesland*, 628; De Vries en Van der Woude, *Nederland 1500-1815*, 221-231; Nijboer, 'Subordination or something else?', [8-9]; Y.N. Ypma, 'Van zeilende beurtman tot eigenrijder. Amsterdam-Friesland vice versa', *It beaken* 37 (1975) 204-222, aldaar 204-205.

[425] Buursma en Mollema, *Met beurtschippers*, 25; Huizinga, 'De geschiedenis van Harlingen', 20-22; De Jong, *De geschiedenis van de haven van Harlingen*, 19.

[426] Harlingen was het centrum van de Friese graanimport. Nijboer, 'Gateway voor het noorden', 318; De Jong, *De geschiedenis van de haven van Harlingen*, 21.

[427] Ook nu ging het om hout, graan, linnen, pek, teer, hennep, ijzer en andere goederen voor de scheepsbouwindustrie. Lesger, 'Amsterdam, Harlingen and Hoorn', 351-353; Huizinga, 'De geschiedenis van Harlingen', 16.

[428] De Jong, *De geschiedenis van de haven van Harlingen*, 21.

[429] Marseille, *Harlingen, de vermaerde zeestad* (Harlingen 1984) 21; Poort Jzn., *Harlingen*, 12-13; Uit overgeleverd bronnenmateriaal is duidelijk dat in 1615 en in 1624 in Tönningen respectievelijk 4 en 16 schepen uit Harlingen geregistreerd werden. Adolf Jürgens, *Zur Schleswig-Holsteinischen handelsgeschichte des 16. und 17. Jahrhunderts* (Berlijn 1914) 278-281.

[430] De Jong, *De geschiedenis van de haven van Harlingen*, 20; P.M. de Klaver, 'Ontwikkeling van de nijverheid in Harlingen in de 19e en 20ste eeuw' in: J.J. Huizinga, L.G. Jansma en C.H.A. Verhaar ed., *Harlingen. Bijdragen tot de geschiedenis van de laatste twee eeuwen* (Leeuwarden 1989) 69-102, aldaar 71.

[431] S. Zijlstra, 'De klaaiferarbeidzjende yndustry yn en om Harns hinne' (De kleiverwerkende industrie in en om Harlingen heen) in: J.J. Huizinga, L.G. Jansma en L.H.A. Verhaar ed., *Harlingen. Bijdragen tot de geschiedenis van de laatste twee eeuwen* (Leeuwarden 1989) 103-124, aldaar 103-107.

benodigde turf werd eerst vanuit de veengebieden van Friesland per schip aangevoerd en later vanuit Groningen.[432] Harlingen had daarnaast hout- en papiermolens, zeep- en zoutziederijen, kalkovens, bierbrouwerijen, en azijn-, terpentijn- en jeneverstokerijen. Ook was Harlingen in de 17e en eerste helft van de 18e eeuw een belangrijke textielstad.[433] In de 17e eeuw werden in Harlingen zeildoek, trijp, bombazijn en canvas geproduceerd. Canvas werd naar verschillende landen geëxporteerd, en linnen werd onder meer in Haarlem afgezet.[434] Vlas was een belangrijke grondstof voor de textielnijverheid, en werd vooral in het Bildt verbouwd.[435] Ook had Harlingen zeilmakerijen, touwslagerijen, blok-, masten- en pompmakerijen.[436] In de textielindustrie speelden doopsgezinden een belangrijke rol. Veel doopsgezinden, onder meer uit de textielindustrie, behoorden tot de elite van Harlingen. Door familienetwerken bestonden er nauwe onderlinge banden tussen deze doopsgezinden.[437]

In 1634 werd een onderlinge verzekering opgericht voor schippers, kooplieden en bootsgezellen, wat volgens Lootsma duidt op bloei van Harlingen.[438] Schippers uit Harlingen vervoerden in de 17e eeuw goederen naar Noorwegen, Noord-Duitsland, Denemarken, het Oostzeegebied, Engeland, Frankrijk en Portugal. Zij beschikten zowel over grote schepen voor volumineus transport, als over kleine schepen geschikt voor de kustvaart naar bijvoorbeeld de Kleine Oost.[439] Vanuit Denemarken vervoerden schippers uit Harlingen in de 17e en 18e eeuw ossen naar Holland.[440]

Onder de scheepswerven in Harlingen bevond zich ook de scheepswerf van de Admiraliteit van Friesland. De Admiraliteit werd in 1645 van Dokkum naar Harlingen verplaatst, en dit betekende een enorme impuls voor de stad.[441] Het bouwen, uitrusten, provianderen en repareren van de oorlogsschepen betekende voor Harlingen een vaste bron

---

[432] Omdat de kleiproducten als ballast meegenomen werden konden deze in de havens van bestemming voor een concurrerende prijs verkocht worden. De Jong, *De geschiedenis van de haven van Harlingen*, 20; P. van Schaik, 'De economische betekenis van de turfwinning in Nederland (II)', *Economisch- en sociaal-historisch jaarboek* 33 (1971) 186-235, aldaar 206-207.

[433] Poort Jzn., *Harlingen*, 12; De Jong, *De geschiedenis van de haven van Harlingen*, 20; De Klaver, 'Ontwikkeling van de nijverheid', 71; Nijboer, 'Gateway voor het noorden', 320-322; Turf was voor veel takken van nijverheid een belangrijke brandstof. Van Schaik, 'De economische betekenis van de turfwinning in Nederland (II)', 201-220.

[434] De Klaver, 'Ontwikkeling van de nijverheid', 71; Poort Jzn., *Harlingen*, 13;

[435] De Jong, *De geschiedenis van de haven van Harlingen*, 21; Ferwerda, *Uit Harlingen's historie*, 91-92; Marseille, *Harlingen*, 18-19

[436] Van der Molen, *Profiel van een waterland*, 25; De Klaver, 'Ontwikkeling van de nijverheid', 23, 73.

[437] Nijboer, 'Gateway voor het noorden', 320-322.

[438] Het doel van deze verzekering was dat schippers zich vrij konden kopen wanneer zij door de vijand gevangen werden genomen en dat schippers zichzelf konden onderhouden. Lootsma, 'De zeevaart van Hindeloopen', 223; Ferwerda, *Uit Harlingen's historie*, 18.

[439] Boon, *Bouwers van de zee*, 191-193; Lesger, *Hoorn als stedelijk knooppunt*, 170-171; Faber, 'De buitenlandse scheepvaart en handel van Harlingen', 34-71; Faber, *Drie eeuwen Friesland*, 271, 276; Lesger, *Hoorn als stedelijk knooppunt*, 171-172; Nijboer, 'Gateway voor het noorden', 318; De Jong, *De geschiedenis van de haven van Harlingen*, 21; Ufkes, 'Vlielanders, Friezen en andere Nederlanders te Danzig', 173-175; In 1614 en 1624 worden bijvoorbeeld te Tönningen schepen uit Harlingen genoemd. Jürgens, *Zur Schleswig-Holsteinischen handelsgeschichte*, 279-281; Baasch noemt voor 1625 en 1647/1648 respectievelijk 54 en 14 schepen die Hamburg met bestemming Harlingen verlieten. Voor 1623, 1624, 1625, 1628, 1629, 1632 en 1633 noemt Baasch respectievelijk 31, 32, 47, 83, 70, 34 en 21 schepen die vanuit Harlingen in Hamburg aankwamen. Baasch, 'Hamburgs Seeschiffahrt', 324, 325, 329.

[440] Van de 11 schippers die in 1713 in relatie tot ossentransport genoemd worden, kwam 1 schipper in de periode 1691-1710 ook in de STR online voor. Gijsbers, *Kapitale ossen*, 123-126, 128, 165, 369 (noot 113), 410 (noot 410), 414 (noot 330), 564-567, 577, 602-611; paragraaf 4.2; bijlage 4.3.4.

[441] Hiertoe werd besloten omdat de haven van Dokkum te krap was voor oorlogsschepen en het Dokkumer Grootdiep en de Lauwers moeilijk toegankelijk waren vanwege het dichtslibben van deze waterwegen. Ferwerda, *Uit Harlingen's historie*, 18; De Vries en Van der Woude, *Nederland 1500-1815*, 127-128; De Jong, *De geschiedenis van de haven van Harlingen*, 18-19.

van inkomsten en werkgelegenheid.[442] Ten tijde van de Tweede Engels-Nederlandse Oorlog (1665-1667) was Harlingen een van de oorlogshavens van de Republiek.[443] In 1666 ging bij een tijdens deze oorlog door de Engelsen aangestoken brand op Vlieland waarschijnlijk ook een aantal schepen van de koopvaardijvloot van Harlingen in vlammen op.[444] Tijdens oorlogen tussen buurlanden onderling, waarin de Republiek neutraal was, werden vanuit de Republiek basisproducten geleverd aan de strijdende partijen. Vanuit Harlingen werden volgens De Jong dan graan en zuivelproducten naar de landen rond de Noord- en Oostzee gebracht.[445]

In de 17e eeuw werden schippers uit Harlingen actief in de walvisvaart.[446] Het monopolie voor de walvisvaart in de Republiek berustte destijds bij de Noordse Compagnie (paragraaf 1.2), maar door de hoge traanprijzen in de jaren dertig van de 17e eeuw werd de walvisvaart ook aantrekkelijk voor ondernemers buiten dit monopolie. Ondernemers uit Friesland wilden daarom meedoen aan de walvisvaart en dienden daartoe in 1632 bij de Staten van Friesland een verzoek in. Omdat het niet lukte de octrooiverlenging door de Staten Generaal aan de Noordse Compagnie tegen te gaan, verleenden de Staten van Friesland in 1634 zelfstandig een octrooi aan de Friese Compagnie, die bestond uit een kamer te Harlingen en een kamer te Stavoren. Zowel voor de Noordse als de Friese Compagnie was dit geen wenselijke situatie en uiteindelijk traden de kamers van Friesland in 1636 tot de Noordse Compagnie toe.[447] Ondanks pogingen tot verlenging van het octrooi door de kamers van Amsterdam en Harlingen werd in 1642 het octrooi van de Noordse Compagnie niet verlengd. Toch bleven hierna enkele kamers, waaronder Harlingen, actief in de walvisvaart. Harlingen had een eigen traankokerij op Spitsbergen.[448] De walvisvaart was in het midden van de 17e eeuw een belangrijke bron van inkomsten voor Harlingen. Naar waarde gemeten was walvistraan het belangrijkste exportproduct.[449] Tussen 1641 en 1660 waren tenminste 7 schippers in de walvisvaart actief (paragraaf 4.2). Bruijn en Davids kwamen in de periode 1640-1664 in Amsterdams notarieel archiefmateriaal over de walvisvaart 20 vermeldingen tegen met schippers uit Harlingen die actief in de walvisvaart waren.[450] De kamer Harlingen werd waarschijnlijk in 1662 opgeheven en de traankokerij werd te koop aangeboden.[451] Vanaf 1664 werd vanuit Harlingen voor een periode van ongeveer 100 jaar geen walvisvaart meer beoefend.[452]

---

[442] De Vries en Van der Woude, *Nederland 1500-1815*, 127-128; Poort Jzn., *Harlingen*, 14; M.H.H. Engels, *Admiraliteit in Friesland. Dokkum 1599. Notulen- en resolutieboek van het zeekantoor voor convoyen en licenten van de hand van secretaris Johannes Saeckma* (Leeuwarden 1999) iii. Verwijst naar Ferwerda, *Uit Harlingen's historie*; De Jong, *De geschiedenis van de haven van Harlingen*, 18-19; Poort Jzn., *Harlingen*, 14.
[443] Poort Jzn., *Harlingen*, 14.
[444] Doedens en Houter, *1666*, 252, 298-302.
[445] De Jong noemt geen specifieke oorlogen of periodisering, maar behandelt hiervoor het niet deelnemen van Harlingen aan de VOC, waardoor dit op de periode na 1602 van toepassing zal zijn. De Jong, *De geschiedenis van de haven van Harlingen*, 21.
[446] Paragraaf 1.2; Hacquebord, *Smeerenburg*, 46-47, 50-56, 58; Hacquebord, *De Noordse Compagnie*, 13-19, 24, 117; Ferwerda, *Uit Harlingen's historie*, 87; De Vries en Van der Woude, *Nederland 1500-1815*, 309.
[447] Hacquebord, *De Noordse Compagnie*, 113-114; Hacquebord, *Smeerenburg*, 56-57; Ferwerda, *Uit Harlingen's historie*, 87; Poort Jzn., *Harlingen*, 18.
[448] Hacquebord, *De Noordse Compagnie*, 114; Hacquebord, *Smeerenburg*, 57-58;Ferwerda, *Uit Harlingen's historie*, 89-91; zie ook paragraaf 1.2 onder 'Walvisvaart'.
[449] Dit blijkt uit de last- en veilgelden van 1654 en 1655 van Harlingen. Nijboer, 'Gateway voor het noorden', 318; Faber, 'Harlingen's foreign trade', 53-81; Ferwerda, *Uit Harlingen's historie*, 87; Poort Jzn., *Harlingen*, 18.
[450] Bruijn en Davids, 'Jonas vrij', 169.
[451] Hacquebord, *De Noordse Compagnie*, 114-115; Hacquebord, *Smeerenburg*, 57-58, 74-75; N.W. Posthumus, *Nederlandse prijsgeschiedenis* I, *Goederenprijzen op de beurs van Amsterdam 1585-1914. Wisselkoersen te Amsterdam* (Leiden 1943) 84.
[452] Ferwerda, *Uit Harlingen's historie*, 88-91; Poort Jzn., *Harlingen*, 18; Huizinga, 'De geschiedenis van Harlingen', 22; Nijboer, 'Gateway voor het noorden', 318; P. Dekker, *De laatste bloeiperiode van de*

Harlingen was nog steeds de belangrijkste havenstad van Friesland, maar vanaf de tweede helft van de 17e en in de 18e eeuw nam haar buitenlandse handel af.[453] Amsterdam nam binnen de Republiek een steeds belangrijker plaats in, wat volgens Lesger ten koste ging van andere havens, waaronder Harlingen.[454] Net als andere Zuiderzeehavens, zoals Hoorn en Enkhuizen, bediende Harlingen in het begin van de vroegmoderne tijd als zelfstandige haven zijn eigen achterland. Doordat vanaf 1670 de handel van de Republiek zich steeds meer in Amsterdam concentreerde, werd de handelsbasis van de andere havens aangetast. Hierdoor nam hun afhankelijkheid van Amsterdam, bijvoorbeeld voor het verkrijgen van bepaalde producten, toe. Zo fungeerde Harlingen in plaats van als directe importeur voor wijn als intermediair tussen Amsterdam en Friesland.[455] Daarnaast werd de handel van Harlingen geraakt door de gevolgen van de Engelse Akten van Navigatie, en van oorlogen in de 17e en het begin van de 18e eeuw, zoals de Eerste en Tweede Engels-Nederlandse Oorlog (1652-1654 en 1665-1667), de Frans-Nederlandse Oorlog (1672-1678), de Derde Engels-Nederlandse Oorlog (1672-1674), de Negenjarige Oorlog (1688-1697), de Spaanse Successieoorlog (1701-1713) en de Grote Noordse Oorlog (1700-1721). Hiervan is het eerder genoemde verlies van schepen bij de brand van 1666 een voorbeeld.[456] Ook ondervond de stad de nadelige gevolgen van het in de loop van de 18e eeuw toegenomen gebruik van de verbeterde binnenvaartroute door Friesland via Lemmer. Vanuit Friesland en Groningen werden steeds meer goederen, die bestemd waren voor andere gewesten en voor de export vanuit Holland, via Lemmer verscheept. Dit tastte de positie van Harlingen als principale haven van Friesland en verbinding tussen overzeese gebieden en het achterland van Friesland en Groningen aan. Doordat omliggende landen door landbouwontwikkeling minder afhankelijk werden van de import van granen, nam het graantransport waarin juist de Republiek had voorzien en waarin Harlingen een rol speelde steeds verder af. Veeziekten en paalworm zorgden daarnaast voor Harlingen voor hoge kosten.[457]

Tot ongeveer 1740 bleven bepaalde industrieën, zoals de zoutziederij, zaagmolens en lijnbanen, en de kleiverwerkende industrie waarvan Harlingen in de 18e eeuw nog altijd het belangrijkste centrum binnen Friesland was, van betekenis. In 1749 werkte volgens Faber 51% van de totale beroepsbevolking van 1.753 personen van Harlingen in de categorie ambacht en industrie. Daarbinnen bood de textielnijverheid werk aan ongeveer 20% van de totale beroepsbevolking.[458] Harlingen was daarnaast nog altijd gericht op handel en scheepvaart (33%). Anders dan in Hindeloopen was in Harlingen het aandeel van scheepvaart (16%) en handel (17%) vrijwel gelijk. Faber stelt daarom dat Harlingen zowel een scheepvaartcentrum als een belangrijke handelsplaats was.[459] Rond 1750 waren vanuit Harlingen ongeveer 30 Oostzeeschippers actief (grafiek 4.2.6).

Vanaf het midden van de 18e eeuw werd de nijverheid, vooral de van de aanvoer van grondstoffen afhankelijke, door de afname van de import- en exportfunctie van Harlingen geraakt. De scheepvaart liep terug, waardoor de scheepswerven en de daaraan verwante

---

Nederlandse arctische walvis- en robbevangst 1761-1775. Cultuurgeschiedenis der Lage landen VIII (Zaltbommel 1971) 128, 164, 179, 198, 213-214, 228, 235, 247, 261, 263-265, 267-268, 271-272, 274-277 ; De Vries en Van der Woude, *Nederland 1500-1815*, 315; Hacquebord, *De Noordse compagnie*, 117-121; Hacquebord, 'Niederländischer und deutscher Walfang', 99-100; Hacquebord, *Smeerenburg*, 79.

[453] Nijboer, 'Gateway voor het noorden', 319-321.

[454] Lesger, 'Amsterdam, Harlingen and Hoorn', 331-360.

[455] Nijboer, 'Gateway voor het noorden', 314; Lesger, 'Amsterdam, Harlingen and Hoorn', 331-360; Boon, *Bouwers van de zee*, 207-208.

[456] Doedens en Houter, *1666*, 252, 298-302.

[457] De Jong, *De geschiedenis van de haven van Harlingen*, 21; *Tegenwoordige staat van Friesland* III, 537; Faber, *Drie eeuwen Friesland*, 293; Kamminga, 'Bijdrage', 145.

[458] Faber, *Drie eeuwen Friesland*, 441, 501; De Klaver, 'Ontwikkeling van de nijverheid', 70-72.

[459] Faber, *Drie eeuwen Friesland*, 103.

bedrijvigheid in verval raakten. Na 1740 werd de neergang door hoge belastingen versterkt.[460] Bepaalde soorten textielnijverheid namen door buitenlandse concurrentie in betekenis af, waardoor de ooit bloeiende productie van onder andere trijpen en bombazijn uit de stad verdween. Wel werden vanaf halverwege de 18e eeuw gemengd linnen en bonte katoenen stoffen (bonten) geproduceerd, waarbij de doopsgezinde koopliedenelite van Harlingen een belangrijke rol speelde.[461] In de tweede helft van de 18e eeuw nam het aantal kleiverwerkende bedrijven in Harlingen af.[462] De in 1760 opnieuw opgestarte walvisvaart kwam, een eeuw nadat de walvisvaart was verdwenen, ondanks stimulerende maatregelen niet opnieuw tot bloei. Dit kwam mede door overbevissing en toegenomen buitenlandse concurrentie. In 1774 werd de walvisvaart gestaakt.[463] Door de Vierde Engels-Nederlandse Oorlog kwam daarnaast de handel van de Republiek bijna volledig stil te vallen, wat ook veel invloed op Harlingen had.[464] Tijdens de Bataafse Republiek werden als gevolg van de onrust en onvrede over de invulling van bestuurlijke functies de Admiraliteiten opgeheven en er kwam één centraal vanuit Den Haag aangestuurde marine. Veel Admiraliteit-gerelateerde activiteiten verdwenen daardoor uit Harlingen. Door een verbod op de handel met Engeland raakte de haven van

Tabel 5.2.1: Bevolkingsontwikkeling Harlingen

Jaar	Inwoners	Indexcijfer (1744=100)
1500	± 1.200	17
1550	± 2.000	28
±1690	± 9.000	126
1744	7.141	100
1749	7.248	101
1796	7.456	104
1808	6.913	97
1840	8.364	117

Bron: 1500 en 1690: Nijboer, 'Gateway voor het noorden', 314. 1550: Huizinga, 'De geschiedenis van Harlingen', 19-20. 1744 en1749: *De quotisatiekohieren* III, 29-89. 1796: Faber, *Drie eeuwen Friesland*, 411. 1808: Van der Molen, *Profiel van een waterland*, 46. 1840: Fockens, *Wegwijzer door Friesland*, 45.

Harlingen nog verder afgesloten. De onrustige tijd van de Coalitieoorlogen en het continentaal stelsel betekenden voor Harlingen een verdere neergang. Pas in de loop van de 19e eeuw herstelde Harlingen zijn havenfunctie.[465] De ontwikkeling van het aantal inwoners van Harlingen is grotendeels in lijn met de hierboven geschetste ontwikkelingen en nam tot het einde van de 17e eeuw toe, waarna het aantal inwoners sterk afnam en zich pas in de tweede helft van de 18e en in de 19e eeuw herstelde (tabel 5.2.1).

[460] Ferwerda, *Uit Harlingen's historie*, 29-34; Nijboer, 'Gateway voor het noorden', 314; De Klaver, 'Ontwikkeling van de nijverheid', 73.
[461] Bonten waren in de tweede helft van de 18e eeuw zeer gewild, zowel in de Republiek alsook in West-Indië. De Klaver, 'Ontwikkeling van de nijverheid', 71; Poort Jzn., *Harlingen*, 13; Nijboer, 'Gateway voor het noorden', 320-322.
[462] Zijlstra, 'De klaaiferarbeidzjende yndustry', 110.
[463] Ferwerda, *Uit Harlingen's historie*, 88-91; Poort Jzn., *Harlingen*, 18; Huizinga, 'De geschiedenis van Harlingen', 22; Nijboer, 'Gateway voor het noorden', 318; Dekker, *De laatste bloeiperiode*, 128, 164, 179, 198, 213-214, 228, 235, 247, 261, 263-265, 267-268, 271-272, 274-277; De Vries en Van der Woude, *Nederland 1500-1815*, 315; Hacquebord, *De Noordse compagnie*, 117-121; Hacquebord, 'Niederländischer und deutscher Walfang', 99-100; Hacquebord, *Smeerenburg*, 79; De Vries, *De economische achteruitgang*, 139-140; H. Wätjen, 'Zur Geschichte des holländischen Walfischfangs von der zweiten Hälfte des 17. bis zum Beginn des 19. Jahrhunderts', *Hansische Geschichtsblätter* 45 (1919) 247-290, aldaar 285.
[464] Trompetter, *Eén grote familie*, 170.
[465] Veenstra en Otte, 'Financiering', 33-34; De Jong, *De geschiedenis van de haven van Harlingen*, 22-24; J. Hepkema, 'Harlingen en zijn historie' in: Idem, *Eenvoudige memories en bemerkingen langs straten en wegen voor landgenoot en vreemdeling* (z.p. (Heerenveen) z.j. (1894-1917)) 61-67, aldaar 61-62.

5.3 Workum

Workum ligt in het zuidwesten van Friesland aan de IJsselmeerkust (figuur 5.3.1) en ontstond op een zandrug tussen een merencomplex in het oosten, en de Vliestroom, de latere Zuiderzee, in het westen. Workum werd in de middeleeuwen langs het binnenwater de Wymerts landinwaarts verplaatst en opgehoogd vanwege de stijging van de zeespiegel.[466] Via de Wymerts waren zowel de Friese binnenwateren als de Zuiderzee bereikbaar.[467] Visserij en landbouw waren initieel de middelen van bestaan. Workum profiteerde volgens de literatuur van de contacten en de invloed van de nabijgelegen Hanzestad Stavoren. Van Workum zijn in de late middeleeuwen handelscontacten bekend met bijvoorbeeld Engeland, Hamburg en Vlaanderen.[468] Workum ontwikkelde zich in de 14e eeuw tot stad. In 1399 kreeg Workum stads- en marktrecht en ontwikkelde zich tot een plaats met een regionale markt-, transport- en doorvoerfunctie.[469] Na de neergang van Stavoren en de Hanze in de 15e eeuw richtte Workum zich op de scheepsnijverheid en vervolgens in toenemende mate op de scheepvaart. Schippers uit Workum verzorgden steeds vaker transport voor kooplieden uit Holland en Amsterdam.[470]

Figuur 5.3.1: Workum in 1664

Bron: Schotanus à Sterringa, 'Frisiæ' (detail).

---

[466] H.T. Obreen, *Workum. Een bijdrage tot de Friese geschiedenis* (Bolsward 1966) 5-6; T.H. Siemelink, *Geschiedenis van de stad Workum* (Workum 1903; herdruk Buitenpost 1978) 5-15; Gosse Blom, *Scheepstimmerwerf "De Hoop" in Workum*. Monument van de maand 3 (Leeuwarden 1987) 8-9; A.J. van der Aa, 'Workum'. vanderaa.tresoar.nl, 'Workum'. Laatst geraadpleegd 17 april 2017. Oorspronkelijk: Idem, *Aardrijkskundig woordenboek der Nederlanden* XII (Gorinchem 1849) 603-608; Obreen, *Workum*, 6, 9; '1000 jaar Workum 907-1907'. www.warkumserfskip.nl/id244.htm. Laatst geraadpleegd 20 augustus 2015.

[467] Siemelink, *Geschiedenis van de stad Workum*, 5-9; 'Historische ontwikkeling'. www.workum.nl, 'Informatief', 'Geschiedenis van Workum'. Laatst geraadpleegd 17 april 2017.

[468] In 1297 kregen twee schippers uit Workum te Essex en Hertford aan de Thames in Engeland een vracht hooi bestemd voor de paarden die de Engelse koning Eduard inzette in diens strijd tegen Frankrijk. Uit de eerste helft van de 14e eeuw zijn ook diverse bronvermeldingen van schippers uit Workum overgeleverd. Obreen, *Workum*, 13-17; Berkenvelder, 'Frieslands handel', 139, 184-185; *Bronnen tot de geschiedenis van den handel met Engeland, Schotland en Ierland* 65 (1928), 70, 106-107, 138-139; *Bronnen tot de geschiedenis van den handel met Engeland, Schotland en Ierland* 66 (1928), 1029-1030; *Bronnen tot de geschiedenis van den handel met Engeland, Schotland en Ierland* 86 (1942), 750.

[469] Siemelink, *Geschiedenis van de stad Workum*, 15-25; Uit 1374 komt de vroegste vermelding waarin Workum expliciet stad wordt genoemd en in 1385 worden haar markt en marktplein genoemd. Van der Aa, 'Workum'; Obreen, *Workum*, 18-27; K. de Vries, 'Fan doarp ta stêd' (Van dorp naar stad) in: G. Bakker, *De stêd Warkum* (Bolsward 1967) 9-14, aldaar 10-11.

[470] Obreen, *Workum*, 28; 'Historische ontwikkeling'.

Workum had muntrecht en kwam in de eerste helft van de 16e eeuw tot bloei, waarbij scheepsbouw, scheepvaart op overzeese gebieden, visserij, landbouw en nijverheid de belangrijke sectoren waren. Volgens de literatuur waren vooral de scheepvaart en daarmee samenhangend de scheepsbouw van belang. Een voorbeeld van de groei is de uitbreiding van het kerkgebouw tussen 1480 en 1560.[471] Workum was een open stad zonder muren. Een groot om de stad heen liggend gebied hoorde bij het grondgebied van Workum, leverde belasting-inkomsten op, en werd voor landbouw gebruikt.[472] Er waren diverse gilden.[473] Uit onderzoek van Hart blijkt dat bruiden en bruidegoms uit Workum vanaf het laatste kwart van de 16e eeuw en in de 17e en 18e eeuw naar Amsterdam migreerden en daar trouwden.[474]

Workum had diverse beurtvaartverbindingen, waaronder met Amsterdam, Enkhuizen en Harlingen.[475] Daarnaast versterkte Workum haar marktpositie door het verbeteren van de vaarverbindingen met het achterland, en het aanleggen van nieuwe kanalen, wat ook de landbouw ten goede kwam.[476] Verzanding vanuit de Zuiderzee bleef voor de haven een terugkerend probleem. Bij het in- en uitladen van grote schepen moesten, vanwege zandbanken en het ondiepe water, kleinere schepen met minder diepgang de lading overnemen. Om verzanding tegen te gaan werd de kustlijn met de bedijking van het Workumer Nieuwland (1624) veranderd, de haven verbeterd en de sluis vernieuwd. Twee molens zorgden voor de afwatering. Dit nieuwe land gaf waarschijnlijk ook een impuls aan de lokale economie, omdat het waarschijnlijk producten zoals boter en kaas voor de regionale handel en doorvoer vanuit Workum opleverde.[477]

De lokale landbouw werd door de stad gestimuleerd door op de invoer van vlees en koren van buiten het stadsgebied belasting te heffen. In 1645 werden twee vaste paardenmarkten ingevoerd en in 1650 werd ten behoeve van de handel een nieuwe waag gesticht.[478] Workum had in 1664 nog veel agrarische aspecten, zoals tuinen binnen de stad. De nijverheid

---

[471] Workum had inspraak in belangrijke aangelegenheden, zoals de uitbreiding van Leeuwarden (1426-1456) en Franeker (1474). Obreen, *Workum*, 26-28, 35-36; 'Deel 3 tijdvak 1426-1523'. www.workuminbeeld.nl, 'Historie', 'Tijdvak 1426-1523'. Laatst geraadpleegd 17 april 2017; B. van Haersma Buma, 'Geloof, gezag, gelag. Drie projecties in steen' in: G. Bakker ed., *De stêd Warkum* (Bolsward 1967) 100-143, aldaar 102; De Vries, 'Fan doarp ta stêd', 10-11; Siemelink, *Geschiedenis van de stad Workum*, 19-20; 'Historische ontwikkeling'; (Handels)contacten met het Oostzeegebied blijken uit de vestiging van schippers en andere lieden uit Workum in Danzig. Hierop wijst een geloofsbrief uit 1539. Ufkes, 'Vlielanders, Friezen en andere Nederlanders te Danzig', 167, 173-175.

[472] Faber, *Drie eeuwen Friesland*, 101; Obreen, *Workum*, 5; Siemelink, *Geschiedenis van de stad Workum*, 38; S. K. (Sikke Sibes Koldijk), 'Oud Friesland. Van Friesche steden en dorpen, merkwaardige gebouwen en hun geschiedenis, VI. De stad Workum', *Leeuwarder Courant* (17 september 1924) 9, aldaar 9.

[473] Er waren onder andere smids-, apothekers-, schoenmakers-, wevers-, kuipers-, bakkers-, veerschippers- en timmerliedengilden. Deze gilden bestonden al ruim voor 1566, het jaar van de oudst overgeleverde gildebrief. A.J. van der Aa, 'Workumer Nieuwland'. vanderaa.tresoar.nl, 'Workumer Nieuwland'. Laatst geraadpleegd 17 april 2017. Oorspronkelijk: Idem, *Aardrijkskundig woordenboek der Nederlanden* XII (Gorinchem 1849) 609; 'Historische ontwikkeling'; Uit 1650 is een gildebrief van de veerschippers bekend op bestemming Enkhuizen en Amsterdam. Daarnaast waren er vele regels waarmee de beurtvaart werd gereguleerd. Siemelink, *Geschiedenis van de stad Workum*, 173-174.

[474] Hart, 'Migratie uit Friesland', 148.

[475] Faber, *Drie eeuwen Friesland*, 628, 630, 627, 631.

[476] Naast de Wymerts werd de Nije Delfte gegraven, later de Djippe Dolte genaamd. Door Workum over de Wymerts varen met 19 bruggen was vermoedelijk te omslachtig geworden. In de periode 1620-1648 werd de verbinding met Bolsward verbeterd. Obreen, *Workum*, 28-30; 'Deel 3 tijdvak 1426-1523'; Siemelink, *Geschiedenis van de stad Workum*, 169-170; Buursma en Mollema, *Met beurtschippers*, 18; Van der Aa, 'Workum'.

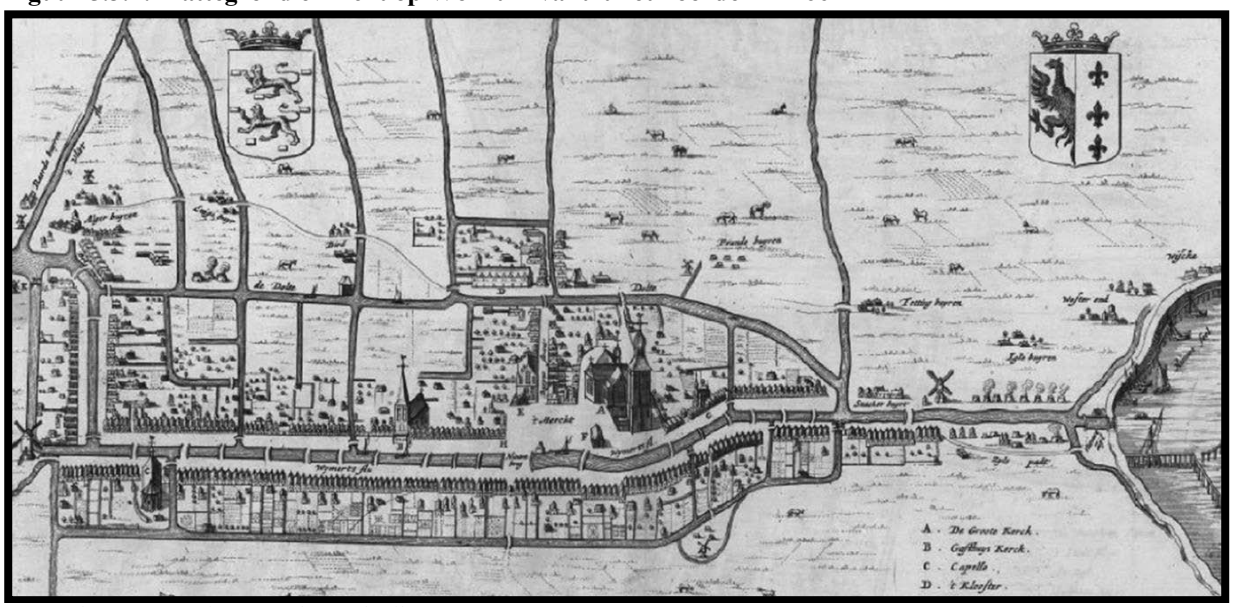
[477] Van der Aa, 'Workumer Nieuwland'; 'Historische ontwikkeling'; Siemelink, *Geschiedenis van de stad Workum*, 73-75, 78, 147-148; Van der Molen, *Profiel van een waterland*, 40-41; Faber, *Drie eeuwen Friesland*, 17.

[478] Er werden ook hardrijdwedstrijden georganiseerd. Siemelink, *Geschiedenis van de stad Workum*, 143-144; Van der Aa, 'Workum'; Kamminga, 'Bijdrage', 144-146.

was goed ontwikkeld, zoals blijkt uit de verschillende molens, kalkovens, en potten- en pannenbakkerijen waarover de stad beschikte (figuur 5.3.2).[479] De steenindustrie groeide in de 16e en 17e eeuw door de toegenomen vraag als gevolg van de bevolkingsgroei in de Republiek en de overstap in de huizenbouw op baksteen en dakpannen. Daarnaast nam door de toename van de scheepvaart de vraag naar ballastmateriaal en dus naar kleiproducten toe.[480] Workum had diverse scheepshellingen, scheepstimmerwerven, een smederij, zeilmakerijen, lijnbanen, en zaagmolens. In de tweede helft van de 17e eeuw nam het aantal mensen toe dat bij de scheepvaart betrokken was.[481]

De kalkindustrie was belangrijk voor Workum, en deze bleef van de tweede helft van de 17e eeuw tot het begin van de 18e eeuw ongeveer gelijk.[482] Hiervoor was Holland een belangrijk afzetgebied, en de gewestelijke overheid drong er dan ook in 1677 bij Holland op

Figuur 5.3.2: Plattegrond en zicht op Workum vanuit het noorden in 1664



Bron: Schotanus à Sterringa, 'Workum' (detail).

aan om af te zien van een voorgenomen belasting op kalk uit Friesland. Daarnaast werden kalkbranders in 1699 vrijgesteld van de belasting op turf, om de kalkindustrie te beschermen. De kalkbranderij was namelijk een constante en belangrijke afnemer van turf.[483] Ook vanuit Hamburg en Bremen bestond vraag naar kalk uit Workum. Volgens Siemelink kwam deze vraag waarschijnlijk voort uit het feit dat de kwaliteit van de kalk uit Workum, als gevolg van het productieproces, beter was dan de ter plaatse geproduceerde kalk. Voor de kalk uit

[479] De meeste pottenbakkerijen van Friesland waren te vinden rondom Workum en Sneek. Siemelink, *Geschiedenis van de stad Workum*, 147; Faber, *Drie eeuwen Friesland*, 313; Van der Aa, 'Workumer Nieuwland'; 'Historische ontwikkeling'; Bernardus Schotanus à Sterringa, 'Workum' in: Idem, Atlas van Friesland. Verzameling kaarten uit Schotanus' beschryvinge van de heerlyckheydt van Frieslandt (z.p. z.j. (1664)). Digitaal beschikbaar via: kaarten.tresoar.nl/atlassen.php, 'Atlassen Eekhoff en Schotanus', 'Schotanus – 3228 G plk – 1664', 'Workum'. Laatst geraadpleegd 17 april 2017.

[480] Faber, *Drie eeuwen Friesland*, 313; Van Schaik, 'De economische betekenis van de turfwinning in Nederland (II)', 206-207.

[481] Faber, *Drie eeuwen Friesland*, 280.

[482] In 1664 waren er in Workum 11 kalkovens (figuur 5.3.2) en in 1668 waren er 9 kalkbranders. In 1710 waren er tussen de 10 en 12 kalkovens. Dit duidt op continuïteit, maar niet op groei. Faber, *Drie eeuwen Friesland*, 262-264.

[483] Faber, *Drie eeuwen Friesland*, 263; Van Schaik, 'De economische betekenis van de turfwinning in Nederland (II)', 208.

Workum werden de schelpen namelijk met turf gebrand, in plaats van met hout zoals in Bremen en Hamburg.[484]

Doopsgezinden speelden een belangrijke rol in Workum. De stad had sinds de 16e eeuw een doopsgezinde gemeente. In 1692 waren er 417 doopsgezinden en voor deze gemeente werd in 1694 een vermaning opgericht.[485] Uit onderzoek van Trompetter blijkt dat er veel onderlinge verbondenheid bestond tussen doopsgezinde families in Workum, en dat veel schippers tot deze families behoorden. In de 17e en 18e eeuw hadden doopsgezinden in Workum volgens Trompetter veel invloed.[486]

Schippers uit Workum waren actief op diverse bestemmingen, van de Middellandse Zee tot het Oostzeegebied. In Noorwegen, Kopenhagen, Danzig en andere plaatsen in het Oostzeegebied werden onder meer hout, vis en granen gehaald. Daarnaast werd vanuit Workum geparticipeerd in de walvisvangst, al wordt de omvang hiervan uit de literatuur niet duidelijk. Wel had Workum veel gevelstenen die getuigden van de band met de walvisvangst.[487] Uit paragraaf 4.3 bleek dat 2 schippers uit Workum tussen 1641 en 1660 actief waren in de walvisvaart. Bruijn en Davids vonden 18 vermeldingen tussen 1640 en 1664 in Amsterdamse notariële archieven van schippers uit Workum die ter walvisvaart voeren.[488] Schippers uit Workum waren in de 16e en 17e eeuw ook actief in het vervoer op de Kleine Oost, waar onder andere ossen en granen werden gehaald, om die vervolgens naar Holland te vervoeren.[489]

Tijdens oorlogen, zoals de Eerste en Tweede Engels-Nederlandse Oorlog (1652-1654 en 1665-1667), de Spaanse Successieoorlog (1701-1713), en de Grote Noordse Oorlog (1700-1721), nam de activiteit van schippers uit Workum op de Oostzee af (paragraaf 4.3).[490] Anders dan in Harlingen en plaatsen in Holland nam na deze oorlogen de Oostzeevaart vanuit Workum in de 18e eeuw sterk toe. De scheepvaart was in de 18e eeuw voor Workum een belangrijke sector, waar in 1749 volgens Faber 29% van de totale beroepsbevolking van 717 personen werkzaam was. Slechts 6% van de beroepsbevolking was werkzaam in de handel.[491] Wel was de houthandel volgens Trompetter voor Workum van belang, getuige de 5 in 1749 aldaar voorkomende houtkopers.[492] De Oostzeevaart kende een bloeiperiode van 1730 tot 1790. Rond 1750 nam het aantal Oostzeeschippers toe tot meer dan 40 per jaar (grafiek 4.3.6),

---

[484] Siemelink, *Geschiedenis van de stad Workum*, 147-148.

[485] Trompetter geeft 1692 als jaartal voor de nieuwe vermaning, elders komt ook 1694 voor. Faber, *Drie eeuwen Friesland*, 83; Trompetter, *Eén grote familie*, 145; 'Doopsgezinde gemeente Workum'. www.dgworkumendghindeloopen.doopsgezind.nl, 'Wie zijn wij?', 'Onze gemeenten', 'Doopsgezinde gemeente Workum'. Laatst geraadpleegd 17 april 2017.

[486] Trompetter, *Eén grote familie*, 144-170.

[487] Deze gevelstenen zijn in de 19e eeuw bijna allemaal verwijderd. Siemelink, *Geschiedenis van de stad Workum*, 146; F.S. de Vries, 'De Warkumer skipfeart, yn haadsaek yn de 17de en de 18de ieu' (De Workumer scheepvaart, in hoofdzaak in de 17de en de 18de eeuw) in: G. Bakker ed., *De stêd Warkum* (Bolsward 1967) 52-82, aldaar 53.

[488] Bruijn en Davids, 'Jonas vrij', 169.

[489] Baasch noemt voor 1623, 1624, 1625, 1628, 1629, 1632 en 1633 respectievelijk 22, 22, 4, 7, 19, 10 en 7 schepen die vanuit Workum in Hamburg aankwamen. Baasch, 'Hamburgs Seeschiffahrt', 329; Bosse, *Norwegens Volkswirschaft*, 89; Gijsbers noemt 4 schippers die in de jaren 1645, 1655 en 1659 in ossentransport actief waren. Voor 1713 noemt zij de uit Workum afkomstige schippers Bauke Ottes en Pieter Douwes, die in ossentransport actief waren. Pieter Douwes kwam in de periode 1691-1710 ook in de STR Online voor. Gijsbers, *Kapitale ossen*, 130 (noot 92), 154 (noot 330), 165, 177, 401-402, 414, 463, 571, 579; paragraaf 4.3; bijlage 4.3.4

[490] Schepen uit Workum werden opgebracht door de vijand of gingen verloren, zoals tijdens de Tweede Engels-Nederlandse Oorlog waarbij tijdens de brand van 1666 diverse schepen verloren gingen. Doedens en Houter, *1666*, 298-302.

[491] Faber, *Drie eeuwen Friesland*, 103, 440-441, 443.

[492] Trompetter, *Eén grote familie*, 67.

en in 1783 had Workum nog 49 schepen.[493] Workum had bovendien met haar ambachten en industrie een belangrijke verzorgende functie voor de omringende grietenijen. Workum had in 1749 bijvoorbeeld tenminste één wolkammer, en er waren 15 pottenbakkers en ongeveer evenveel pottenbakkersknechten. Dit was iets meer dan aan het begin van de eeuw, en substantieel meer dan in andere plaatsen.[494] De timmerwerven van Workum behoorden tot de belangrijkste van Friesland.[495] In 1783 waren er 12 scheepswerven in Workum, waarvan de helft voor de bouw van kofschepen.[496] In datzelfde jaar waren er nog altijd 16 pottenbakkerijen, wat op continuïteit duidt.[497]

Ondanks de bloei zette in de 18e eeuw een gefaseerde achteruitgang in. De scheepvaart bloeide doordat het aantal schippers in de Oostzeevaart tot in het derde kwart van de 18e eeuw toenam (grafiek 4.3.6). In andere sectoren trad eerder in de 18e eeuw een neergang in. In de binnenvaart kreeg Workum in de loop van de 18e eeuw concurrentie, doordat de binnenvaartroute via Lemmer naar Holland aan belang won. Hierdoor werden minder goederen via Workum naar Holland vervoerd en nam deze beurtvaart af.[498] In de tweede helft van de 18e eeuw nam de frequentie van het aantal vaarten op Amsterdam af tot drie vaarten per week in 1785, terwijl dit eerder in de 18e eeuw een dagelijkse verbinding was.[499] Daarnaast bleef verzanding van de aanvaarroute naar Workum ook in de 18e eeuw een probleem, omdat de stad voor grotere schepen lastig te bereiken was.[500] Ook de kalkindustrie ging achteruit. In 1730 en 1732 werd door kalkbranders uit Workum opnieuw protest aangetekend tegen het uitvoerverbod van op stranden in Holland verzamelde schelpen.[501] In 1749 was het aantal kalkbranders tot 3 afgenomen, terwijl dit er in 1668 nog 9 waren. Voor 1796 werd nog maar 1 kalkbrandersbaas en 1 kalkbrandersknecht genoemd, en in 1819 had Workum nog maar 1 kalkbranderij. In 1664 waren dat er nog 11 en in 1710 nog tussen de 10 en de 12 geweest.[502] In 1775 werd in Workum door reders een eerste scheepsassurantie opgericht, gevolgd door

Tabel 5.3.1: Bevolkingsontwikkeling Workum

Jaar	Inwoners	Indexcijfer (1744=100)
1689	2.351	76
1714	2.867	93
1744	3.089	100
1749	2.788	90
1796	3.157	102
1811	2.988	97
1815	2.903	94

Bron: 1744 en 1749: *De quotisatiekohieren. Namen, beroepen en welstand van de Friese bevolking in 1749* VIII, *Wonseradeel, Workum, Wymbritseradeel, IJlst*. A. van Dalfsen en P. Nieuwland ed. (Leeuwarden 1988) 88-90. 1811: Fockens, *Wegwijzer door Friesland*, 129. Overige jaren: Trompetter, *Eén grote familie*, 250-251. Trompetter baseert zich op Faber, *Drie eeuwen Friesland*, 414-417.

[493] In 1783 had Workum 2 schepen van 60-70 last, 24 schepen van 80-100, en 23 schepen van 100 lasten en meer. L. Kamminga, 'Aspecten van de geschiedenis van de Friese scheepsbouw en scheepsvaart', *Jaarboek Fries Scheepvaart Museum en Oudheid Kamer* (1977) 40-69, aldaar 46.
[494] Faber, *Drie eeuwen Friesland*, 103, 238, 259.
[495] J.H. Knoop, *De tegenwoordige staat of historische beschrijvinge van Friesland* (Leeuwarden 1763) 484; Haagsma, *Een blik op Frieslands koopvaardij*, 67-68.
[496] Kamminga, 'Bijdrage', 144-145; Faber, *Drie eeuwen Friesland*, 103.
[497] Frerichs verwijst naar de Tegenwoordige Staat van Friesland waarin van meerdere scheepswerven wordt gesproken. Kamminga noemt 12 scheepswerven in 1783. Frerichs, 'Geschiedenis', 14; Kamminga, 'Bijdrage', 144-145; *Tegenwoordige staat van Friesland* III, 392-410.
[498] *Tegenwoordige staat van Friesland* III, 537; Faber, *Drie eeuwen Friesland*, 293; Kamminga, 'Bijdrage', 145.
[499] De route was volgens een beschrijving uit 1808 als volgt; Dokkum-Nieuwezijlen-Dokkumerdiep-Dokkum-Ee-Leeuwarden-Wartena-Grouw-Irnsum-Oude Schouw-Sneekermeer-Uitwellingerga- Koevorden-Jeltesloot-Woudsend- Slotermeer-Sloten-Lemmer of Tacozijl. Faber, *Drie eeuwen Friesland*, 292-293.
[500] Van der Molen, *Profiel van een waterland*, 40-41.
[501] Faber, *Drie eeuwen Friesland*, 262-263.
[502] Faber, *Drie eeuwen Friesland*, 262-264.

een tweede in 1777.[503] Ook Workum werd volgens de literatuur door de economische gevolgen van de Vierde Engels-Nederlandse Oorlog (1780-1784) en de onrustige tijd van de Coalitieoorlogen geraakt. Aan het einde van de 18e eeuw nam de scheepvaart af, evenals het aantal scheepswerven. In 1808 waren er nog 6 scheepswerven, wat 6 minder was dan in 1783. Workum verwerd tot scheepsleverancier, vissersplaats en regionaal centrum van nijverheid.[504] Zo blijkt uit het Passagegeld dat Workum aan het einde van de 18e eeuw slechts een marginale rol in het vervoer over de gewestgrenzen speelde. Workum bracht in de jaren 1794/1795 tot 1802/1803 voor Friesland slechts 10% van het Passagegeld op, terwijl Lemmer bijvoorbeeld goed was voor 45%.[505] In de 18e eeuw nam het aantal doopsgezinden af. In 1692 waren er nog 417 doopsgezinden, maar in 1796 was hun aantal tot 305 teruggelopen. Dit had volgens Trompetter zowel met demografie te maken, waardoor de doopsgezinde elite van Workum grotendeels uitstierf, als met de economische neergang waardoor Workum minder aantrekkingskracht voor doopsgezinden had.[506] De neergang van Workum zette in de 19e eeuw verder door. Het aantal inwoners van Workum nam echter tot het einde van de 18e eeuw toe, en nam daarna pas af, en kende in de 18e eeuw geen drastische daling (tabel 5.3.1).[507]

5.4 Woudsend

Woudsend ligt in het zuidwesten van Friesland aan een knooppunt van waterwegen (figuur 5.4.1). Woudsend ontstond waarschijnlijk in de 12e eeuw, toen mensen vanuit het agrarische dorp Ypecolsga zich op een zandopduiking langs het binnenwater de Ee vestigden. Deze nederzetting lag in een veengebied en behoorde eerst nog tot het dorpsgebied van Ypecolsga. Woudsend wordt voor het eerst in 1337 genoemd en bestond destijds uit een karmelieten klooster met kerk, een korenmolen en andere gebouwen. Visserij en landbouw waren de belangrijkste middelen van bestaan.[508] Om meer voedsel voor de toegenomen bevolking te verbouwen, werd in de middeleeuwen de veengrond rondom Woudsend drooggelegd en in cultuur gebracht. Omdat hierdoor zowel het niveau als de kwaliteit van de grond daalde, legden boeren zich hier in de late middeleeuwen op veeteelt toe.[509] Veeteelt was minder arbeidsintensief dan akkerbouw en bood te weinig werk aan de door bevolkingsgroei toegenomen groep arbeidskrachten. Daarnaast boden agrarische nederzettingen, zoals

---

[503] Wegener Sleeswijk heeft met zijn onderzoek naar de partenrederij in Friesland laten zien dat het rendement na 1775 beduidend minder was dan daarvoor. Wegener Sleeswijk, 'Rendement',72-80; Wegener Sleeswijk, 'Financiering'48-56; Van der Molen, *Profiel van een waterland*, 40-41; De Vries, 'De Warkumer skipfeart', 75-81.

[504] Trompetter, *Eén grote familie*, 170; 'Historische ontwikkeling'; Van der Molen, *Profiel van een waterland*, 41; De Vries, 'De Warkumer skipfeart', 71-75.

[505] Langs Workum werd o.a. turf vervoerd. Gerding, *Vier eeuwen turfwinning*, 300-301, 450.

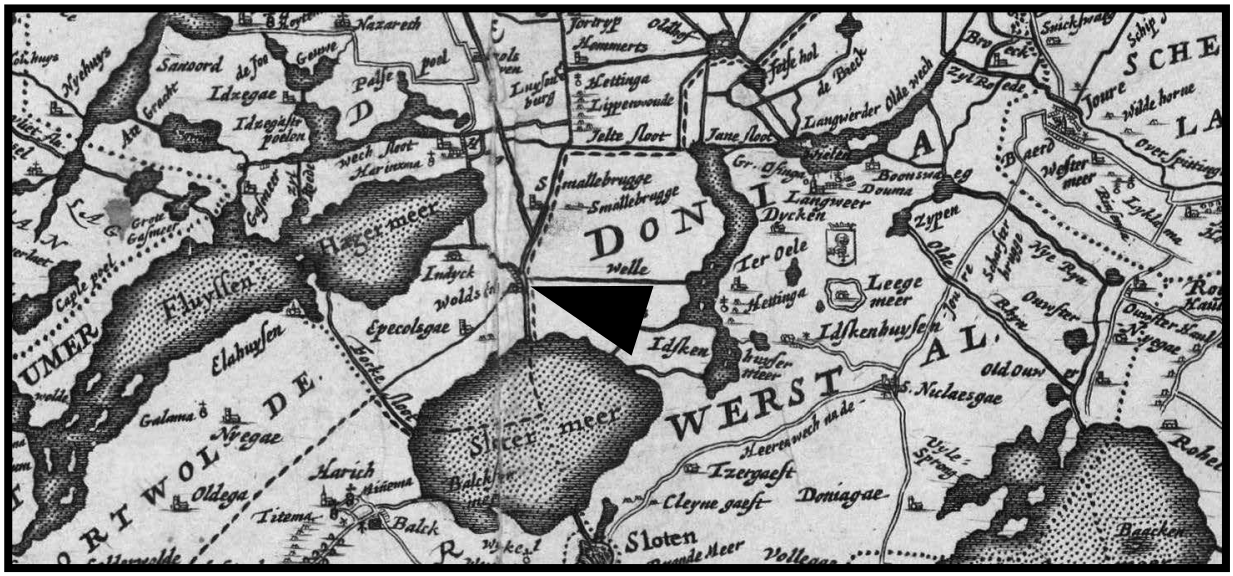
[506] Volgens Trompetter waren er 305 doopsgezinde leden in 1796, volgens Faber 304. Trompetter, *Eén grote familie*, 148, 170; Faber, *Drie eeuwen Friesland*, 83.

[507] Het verschil tussen het inwonertal in 1744 en 1749 is te verklaren doordat in 1744 in Workum de gealimenteerden wel zijn meegeteld, maar in 1749 niet. *De quotisatiekohieren* VIII, 64-65.

[508] A. Algra, *De historie gaat door het eigen dorp* III (Leeuwarden z.j. (1957)) 280; G. Bakker, 'Veenontginningen in Wymbritseradeel en Doniawerstal vanuit Goënga, Sneek, IJlst, Oosthem en Abbega 900-1300', *It beaken* 65 (2003) 87-124, aldaar 88-91; H.T. Waterbolk, 'Van rendierjagers tot terpbewoners' in: J.J. Kalma, J.J. Spahr van der Hoek en K. de Vries ed., *Geschiedenis van Friesland* (Drachten 1968) 13-47, aldaar 43; 'Woudsend'. www.woudsendonline.nl,'Dorp', 'Geschiedenis', 'Woudsend'. Laatst geraadpleegd 17 april 2017; A.J. van der Aa, 'Woudsend'. vanderaa.tresoar.nl, 'Woudsend'. Laatst geraadpleegd 17 april 2017. Oorspronkelijk: Idem, *Aardrijkskundig woordenboek der Nederlanden* XII (Gorinchem 1849) 641-645; Woudsend wordt in 1337 genoemd in een stuk waarin melding werd gemaakt van een Karmelieten klooster met kerk na beschadiging door brand. Het klooster bestond tot het einde van de 16e eeuw. H. Martin, 'Nieuwe bronnen voor de geschiedenis van het Karmelieter klooster te Woudsend', *De navorscher* 67 (1918) 373-384, aldaar 373-384.

[509] Bakker, 'Veenontginningen', 88-91, 108-109, 115; J.J. Spahr van der Hoek, 'Hoe't it lân der hinnelei' (Hoe het land erbij lag) in: G. Bakker ed., *Wymbritseradiel. Skiednis fan in greidgritenij* (Bolsward 1974) 9-27, aldaar 24-26; Waterbolk, 'Van rendierjagers', 43.

Figuur 5.4.1: Woudsend in 1664



Bron: Schotanus à Sterringa, 'Frisiæ' (detail).

Ypecolsga, onvoldoende ruimte voor deze mensen.[510] Deze arbeidskrachten vestigden zich onder andere in Woudsend, waar zij in de handel, nijverheid en transport werkzaam werden. De landbouw produceerde zuivelproducten zoals boter. Rond 1500 had Woudsend een eigen boterwaag. Mede dankzij de gunstige ligging aan de Ee, welke deel uitmaakte van een belangrijke vaarroute tussen de Zuiderzee en steden als Sneek, IJlst en Leeuwarden, kon Woudsend zich ontwikkelen tot een zelfstandige vlek. Niet langer afhankelijk van Ypecolsga, en juridisch steeds zelfstandiger ten opzichte van de grietenij Wymbritseradeel, ontwikkelde Woudsend zich tot een dorp met een bredere economische functionaliteit, waaronder een belangrijke regionale marktfunctie.[511]

Woudsend had vanaf de tweede helft van de 16e eeuw een doopsgezinde gemeente.[512] Uit onderzoek van Hart over de periode 1576-1810 blijkt dat mannen en vrouwen uit Woudsend migreerden naar en trouwden in Amsterdam. Voor Woudsend geeft hij echter niet specifiek aan in welke jaren dit was.[513]

In de 16e eeuw had Woudsend waarschijnlijk al een scheepswerf en zagerij, en in de 17e eeuw een molen.[514] De Graaff ziet de periode voor 1711 als de aanloopfase naar de bloeiperiode van de scheepsbouw van Woudsend. Hij wijst er op dat Schotanus in zijn beschrijving van Woudsend uit 1664 geen scheepsbouw noemt, en suggereert dat deze na 1664 pas echt tot ontwikkeling kwam.[515] Hout voor onder andere de scheepsbouw was zowel in Friesland als de rest van de Republiek schaars, en werd daarom door kooplieden in Amsterdam, de Zaanstreek en Harlingen geïmporteerd, vanwaar het verder werd

---

[510] G. Bakker, 'Wymbritseradiel sûnt 1524'(Wymbritseradeel sinds 1524) in: Idem ed., *Wymbritseradiel. Skiednis fan in greidgritenij* (Bolsward 1974) 84-148, aldaar 106.

[511] Ypecolsga is Epecolsgae op figuur 5.4.1. Spahr van der Hoek, *Samenleving in Friesland*, 141; Bakker, 'Wymbritseradiel', 106; Spahr van der Hoek, 'Hoe't it lân der hinnelei', 25-27; Verbindingen over land waren tot in de 19e eeuw van marginaal belang. De boterwaag van Woudsend concurreerde met de botermarkt van Sneek. Sneek probeerde de wagen af te laten schaffen in meerdere dorpen, waaronder Woudsend. 'Woudsend' (www.woudsendonline.nl); Lydia Hoogland, 'Een tijdlijn van Woudsend'. www.genpage.nl, 'Familie De Koe', 'Familie De Koe 1', 'Woudsend', 'Een tijdlijn van Woudsend', '1504'. Geraadpleegd 7 september 2016.

[512] Trompetter, *Eén grote familie*, 32.

[513] Hart, 'Migratie uit Friesland', 151.

[514] Algra, *De historie*, 280-283; Bakker, 'Wymbritseradiel', 106.

[515] De Graaff noemt Schotanus' *Beschrijvinge van de Heerlyckheydt van Frieslandt*. C. de Graaff, 'Scheepsbouw in Woudsend', *Jaarboek Fries Scheepvaart Museum* (2001) 49-78, aldaar 50-75.

gedistribueerd.[516] Geïmporteerd hout werd via houtkopers verder binnen Friesland verspreid.[517] Scheepsbouwers en mastenmakers uit Woudsend kochten hout in via houtkopers in Woudsend, maar ook in andere plaatsen zoals IJlst, Sloten en Workum.[518] Schippers uit Woudsend stonden in de 17e eeuw bekend als vervoerders van hout en turf.[519] Zij vervoerden dit zowel binnen Friesland als over de Zuiderzee naar Holland. Dit blijkt bijvoorbeeld uit de registratie van de consentgelden van Gouda aan het einde van de 17e eeuw. Een consent was een toestemmingsbriefje van de burgemeesters van Gouda om buitenom de stad te mogen varen, wat tijd en geld uitspaarde. Van de in 1694 in de consentregisters geregistreerde 39 schepen met schippers uit Woudsend voeren er 11 met turf. Van de overige schepen is volgens Spek niet duidelijk wat ze vervoerden, maar volgens hem is de kans groot dat turf een belangrijker deel uitmaakte van dit vervoer dan deze cijfers aangegeven. Daarnaast wordt uit de registratie van de consentgelden duidelijk dat hout vanuit Friesland werd vervoerd. Mogelijk werden daarnaast andere bulkgoederen vervoerd, maar dat wordt uit de registratie niet duidelijk.[520] De turf kwam waarschijnlijk uit de veenkoloniën in het oosten van Friesland, en wellicht vanuit Lemsterland, maar hierover zijn weinig gegevens bekend.[521]

De 18e eeuw was voor Woudsend een periode van bloei die volgens de literatuur sterk verbonden was met de scheepsbouw en scheepvaart. Vanaf 1700 werden steeds meer schippers uit Woudsend actief op internationale bestemmingen, en nam in opdracht van met name kooplieden uit Holland de Oostzeevaart toe. In 1705, tijdens de Spaanse Successieoorlog en Grote Noordse Oorlog, sloten 37 schippers waarvan 31 afkomstig uit Woudsend, in IJlst een compact tot onderlinge verzekering van hun reizen (paragraaf 4.4 en bijlage 4.3.6). Van deze 31 schippers waren drie actief in het Oostzeegebied en daarnaast waren er in 1713, naast 3 andere schippers uit Woudsend, ook 6 in het compact genoemde schippers actief in ossentransport vanuit Denemarken naar Holland.[522] De Oostzeevaart nam vanaf 1713 tot het midden van de 18e eeuw sterk toe en bloeide tussen 1725 en 1770. Buiten het Oostzeegebied was Amsterdam de belangrijkste haven van aankomst en vertrek. Rond 1740 was de scheeps-

---

[516] Faber, *Drie eeuwen Friesland*, 294; Voor de scheepsbouw van Woudsend werd ook touwwerk aangekocht vanuit Harlingen. De Graaff, 'Scheepsbouw in Woudsend', 57.

[517] Waarschijnlijk werd hout via Harlingen, Amsterdam en de Zaanstreek door houtkopers in Friesland gekocht. Nijboer, 'Subordination', 8

[518] De Graaff noemt vele voorbeelden, waaronder een schuld van meester schuitemaker Here Pijtters uit Woudsend bij een houtkoper uit IJlst in 1666, van Marten Solkes bij een houtkoper uit Sloten in 1703 en in 1730 en 1734 bij een houtkoper uit Workum. De Graaff, 'Scheepsbouw in Woudsend', 52.

[519] *Tegenwoordige staat van Friesland* III, 229; Faber, *Drie eeuwen Friesland*, 293; De Graaff, 'Scheepsbouw in Woudsend', 50; Algra, *De historie*, 282; Van der Molen, *Profiel van een waterland*, 60.

[520] In de registratie van de consentgelden staan het aantal schepen, het betaalde bedrag per schip, en de naam en de herkomstplaats van de schipper. Alleen voor de genoemde aantallen schepen met turf is duidelijk wat zij vervoerden. Voor de andere schepen is dit niet duidelijk volgens Van der Spek. Christiaan van der Spek, "…Een canael ende deurganck…" Een onderzoek naar de binnenvaart door Holland in de lange Gouden Eeuw (1572-1700) (Masterthesis Faculty of Humanities Universiteit Utrecht, z.p. 2006) 57-58, 63-64. Digitaal beschikbaar via: dspace.library.uu.nl/handle/1874/10349. Laatst geraadpleegd 17 april 2017. Ook beschikbaar als eigen uitgave met signatuur: 'depot 501 D 34' bij het Streekarchief Midden-Holland te Gouda: Ibidem (z.p. (Gouda) 2006).

[521] Van het algemene turftransport in Friesland is zeer weinig bronnenmateriaal overgeleverd, alleen van de jaren rondom 1800. Gerding, *Vier eeuwen turfwinning*, 301-302.

[522] Gijsbers noemt Douwe Ages*, Auke Jetses*, Oebele Jurjens (Uble Juriaans)*, Hessel Liekeles (Lykles), Sietse Liekeles (Syste Lykles), Rienk Johannes (Reinke Sehannis)*, Dooitse Siemens (Doytje Simons)*, Sietse Sietses (Sytse Sytses) de Jonge en Sietse Sietses (Sytse Sytses) de Oude* die in 1713 in bevrachtingscontracten in het Notarieel Archief van Amsterdam genoemd worden. 6 van de genoemde schippers werden ook in 1705 in het schipperscompact van IJlst genoemd (*) en Dooitse Siemens kwam in de periode 1691-1710 in de STR Online voor. Dit zijn de gestandaardiseerde namen met tussen haakjes de door Gijsbers gegeven spelwijze indien deze afweek van de gestandaardiseerde schrijfwijze. Gijsbers, *Kapitale ossen*, 125, 571; bijlage 4.3.4.

bouw met diverse rederijen en aanverwante nijverheid tot wasdom gekomen.[523] De timmerwerven van Woudsend werden tot de belangrijkste van Friesland gerekend. Er werden schepen van verschillend formaat gebouwd, zowel voor bestellingen uit Friesland, alsook uit Amsterdam en het buitenland.[524] Deze schepen werden na de bouw en bevoorrading in Woudsend meestal via Lemmer naar zee gebracht.[525]

In 1749 was een groot deel van de beroepsbevolking werkzaam in transport en scheepvaart of aanverwante nijverheid.[526] Schippers uit Woudsend vervoerden vanuit Danzig en Narva respectievelijk graan en hout. Vanuit de Oostzee was Amsterdam meestal en Woudsend soms de bestemming. In de molens van Woudsend werd hout verwerkt.[527] Vooral tijdens de periode van de Zevenjarige Oorlog (1756-1763) kende Woudsend economische voorspoed, en bloeiden de rederijen.[528] Rond 1756 vestigden zich veel reders en gezagvoerders van fluit- en kofschepen in Woudsend. Schippers uit Woudsend haalden hout, hennep, teer en stokvis uit de Oostzee, Rusland en Noorwegen.[529] In het midden van de 18e eeuw waren er 25 à 30 zeeschepen met Woudsend als thuishaven, en waren er ongeveer 60 Oostzeeschippers (grafiek 4.4.4).[530] Woudsend profiteerde van de verbetering van de

Tabel 5.4.1: Bevolkingsontwikkeling Woudsend

Jaar	Inwoners	Indexcijfer (1744=100)
1744	711	100
1749	734	103
1796	814	114
1811	878	123
1815	934	131

Bron: 1744 en 1749: *De quotisatiekohieren* VIII, 88-90. 1811: Fockens, *Wegwijzer door Friesland*, 130. Overige jaren: Trompetter, *Eén grote familie*, 251-252; Faber, *Drie eeuwen Friesland*, 293-294, 414-417.

binnenvaartroute door Friesland. Hiermee stond Friesland via Lemmer in verbinding met Holland, waardoor het verkeer en de bedrijvigheid in Woudsend toenam. Door de verdieping van het Dokkumer Ee in 1777 nam het verkeer over deze route nog verder toe, met name van turftransporten vanuit Groningen.[531] Vanaf het laatste kwart van de 18e eeuw nam de omvang

[523] Woudsend had smederijen, scheepstimmerwerven, houtzaagmolens, een lijnbaan, blok-, mast- en zeilmakerijen, anker- en grofsmederijen, en een touwslagerij. *Quotisatiekohieren* (1749); 'Woudsend'(www.woudsendonline.nl); Haagsma, *Een blik op Frieslands koopvaardij*, 67-68; De Graaf, *Scheepsbouw*, 61-62; Faber, *Drie eeuwen Friesland*, 287.
[524] Knoop, *De tegenwoordige staat*, 484; Haagsma, *Een blik op Frieslands koopvaardij*, 67-68; De Graaff, 'Scheepsbouw in Woudsend', 50-75; Algra, *De historie*, 280-283.
[525] *Tegenwoordige Staat van Friesland* III, 229-230; Van der Molen, *Profiel van een waterland*, 60.
[526] *De quotisatiekohieren* VIII, 88-113.
[527] Hoogland, 'Een Tijdlijn van Woudsend'; De Buck en Lindblad, 'Shipmasters', 140-143, 150-152.
[528] Hotso Spanninga, 'Fryslân yn de neidagen fan it Ancien Régime' (Friesland in de nadagen van het Ancien Régime) in: Johan Frieswijk e.a. ed., *Skiednis fan Fryslân 1750-1995* (Amsterdam, Meppel en Leeuwarden 1998) 18-39, 335, aldaar 33; Faber, *Drie eeuwen Friesland*, 287; Van der Molen, *Profiel van een waterland*, 60.
[529] Volgens Haagsma werd uitgebreid handel gedreven op deze bestemmingen, maar dit is mij uit andere bronnen niet duidelijk geworden. Schippers uit Woudsend voeren vooral op deze bestemmingen in opdracht van kooplieden uit Holland, maar hadden het voorrecht voor een deel van de laadruimte zelf vracht te mogen vervoeren zonder daarvoor te betalen. Er kon door de schippers dus handel gedreven worden, zij het op beperkte schaal. Haagsma, *Een blik op Frieslands koopvaardij*, 67-68.
[530] 'Woudsend' (www.woudsendonline.nl); Er waren, afgezien van eenmalige schippers die van elders kwamen, ongeveer 60 schippers vanuit Woudsend actief. Paragraaf 4.4; De overige 30 tot 35 schippers behoorden waarschijnlijk ook tot in Woudsend gevestigde rederijen, maar de daarbij behorende schepen hadden wellicht een andere havenplaats, bijvoorbeeld Lemmer.
[531] Buursma en Mollema, *Met beurtschippers*, 25; Van der Molen, *Profiel van een waterland*, 60-62; Faber, *Drie eeuwen Friesland*, 293, 297; Lolle Piebe de Boer, 'Opkomst, bloei en neergang van zeevarend Woudsend, bekeken vanuit het perspectief van schippers uit de familie Nauta', *Jaarboek Fries Scheepvaart Museum* (2011) 45-66, aldaar 63-66.

van de scheepvaart en de scheepsbouw van Woudsend af. Na de Franse tijd werd het niveau van het midden van de 18e eeuw niet meer bereikt.[532] Desondanks kende Woudsend in de 18e eeuw een bevolkingstoename (tabel 5.4.1).

5.5 Lemmer

Lemmer ligt in het zuiden van Friesland aan het IJsselmeer (figuur 5.5.1). De plaats ontstond in de middeleeuwen aan de Zuiderzee en aan waterwegen, waaronder de Lemsterrijn, en wordt voor het eerst in 1228 genoemd.[533] Vanaf de 13e eeuw was er een kerk. Mensen uit

Figuur 5.5.1: Lemmer in 1664

Bron: Schotanus à Sterringa, 'Frisiæ' (detail).

Lemmer worden in 1457 en 1463 in het *Hoornse Koopmansboek* genoemd.[534] In de 15e en 16e eeuw werden er voor de verdediging van het zuiden van Friesland bij Lemmer een kasteel en blokhuis gebouwd.[535] In 1511 had Lemmer een sluis voor waterlozing, die tevens deel van de zeewering uitmaakte. Deze sluis werd in 1565 verbeterd.[536] Volgens de literatuur ging Lemmer in 1516 op de kerk na door brand verloren, waarna het werd herbouwd en van een schans voorzien. In 1581 werd Lemmer op de Spanjaarden veroverd en deed vervolgens dienst als uitvalshaven naar Holland.[537] Activiteiten in scheepsbouw en scheepvaart werden belangrijker dan landbouw en visserij en Lemmer ontwikkelde zich tot havenplaats waar transport, nijverheid en scheepsbouw bloeiden. Het voorzieningenniveau nam toe, evenals de functie die Lemmer voor de regio had. De literatuur geeft voor deze ontwikkeling geen

[532] Trompetter, *Eén grote familie*, 78-79; De Boer, 'Opkomst, bloei en neergang van zeevarend Woudsend', 63-66.
[533] In 1228 komt Lemmer voor in het Bisschoppelijk archief in Utrecht, en wordt ook genoemd in ander bronnenmateriaal uit de 13e en 14e eeuw. Algra, *De historie*, 246; A.E. Klijnsma, *Lemsterlan. In kuijerke troch it forline* (Lemsterland. Een wandeling door het verleden) (Bolsward 1975) 12-13, 39, 43; A.J. van der Aa, 'Lemmer (de)'. vanderaa.tresoar.nl, 'Lemmer (de)'. Laatst geraadpleegd 17 april 2017. Oorspronkelijk: Idem, *Aardrijkskundig woordenboek der Nederlanden* VII (Gorinchem 1846) 181-187.
[534] Lambert, *The making of the Dutch landscape*, 238; Pieter Terpstra, *Havenplaats Lemmer*. Monument van de maand 5 (Leeuwarden 1990) 44; Berkenvelder, 'Frieslands handel', 186.
[535] Algra, *De historie*, 246-247.
[536] D. Hak, 'Lemmer, forneamde haven oan 'e Sudersé' (Lemmer, aanzienlijke haven aan de Zuiderzee), *Het peperhuis* (Enkhuizen 1981) 1-64, aldaar 1; Terpstra, *Havenplaats Lemmer*,7-8.
[537] Algra, *De historie*, 246-247; 'De blokhuizen van de Lemmer'. www.spanvis.nl, 'Lemmer', 'Oude geschiedenis Lemmer', 'De blokhuizen van de Lemmer'. Laatst geraadpleegd 17 april 2017.

specifieke periodisering.[538] Uit onderzoek van Hart blijkt dat er in de 16e, 17e en 18e eeuw bruiden en bruidegoms uit Lemmer naar Amsterdam verhuisden en aldaar trouwden. Enkele bruidegoms trouwden al in het laatste kwart van de 16e eeuw te Amsterdam.[539] Ook is, zoals genoemd in hoofdstuk 4, van één schipper uit Lemmer bekend dat hij in 1630 actief was in ossentransport van Denemarken naar Holland (paragraaf 4.5). Dit gebeurde mogelijk over de binnenvaartroute door Friesland, via Groningen en Delfzijl.[540]

Lemmer was als uitvoerhaven van producten uit Friesland een belangrijke schakel tussen de binnenvaart in het gewest Friesland en andere gewesten, waaronder Holland. Als gevolg hiervan was er veel werk in zowel de overslag van goederen van kleine binnenvaartschepen op grotere schepen, als in het vervoer zelf. Lemmer had in de 17e eeuw een beurtveer op Amsterdam en Enkhuizen, gespecialiseerd in het vervoer van voor de export bestemde producten, zoals boter en kaas.[541] Landbouwgoederen uit het achterland van Lemmer, en turf uit Heerenveen en Lemsterland, werden naar Holland en andere gewesten vervoerd.[542] Dit blijkt ook uit de registratie van 75 schepen met schippers uit Lemmer in de consentregisters van Gouda waarvan er minstens 15 met turf waren geladen. Het is waarschijnlijk dat er meer turf werd vervoerd, en mogelijk hout en andere bouwmaterialen.[543] De turfwinning in Lemsterland trok vanaf het einde van de 17e eeuw turfmakers uit Overijssel aan, die zich in de buurt van Lemmer vestigden. Daarnaast trok de turfwinning seizoenarbeiders uit Duitsland aan.[544]

Voor de ontwikkeling van Lemmer waren verbindingen met andere gebieden van belang. De gunstige ligging van de plaats en de inspanningen van Regnerus van Andringa, grietman van Lemsterland van 1692 tot 1741, droegen hieraan bij. Van Andringa nam maatregelen die in het begin van de 18e eeuw de handel en nijverheid van Lemmer bevorderden, en de verbinding met de omgeving en andere regio's verder ontwikkelde. Voorbeelden hiervan zijn verbeterde postverbindingen en beurtveren op Zwolle, Kampen, Leeuwarden, Amsterdam, en Muiden. Door deze maatregelen werd in de loop van de 18e eeuw de binnenvaartroute vanuit Friesland over Lemmer aantrekkelijker. Daarbij speelde mee dat de vaarweg van Lemmer naar Amsterdam kort en ruim was, en niet door zandbanken of ondiepten werd gehinderd.[545] Door het toegenomen gebruik van deze binnenvaartroute nam het belang van

---

[538] Faber, *Drie eeuwen Friesland*, 103, 107, 242, 259, 293, 309; Van der Aa noemt een wekelijkse markt voor de vroegmoderne tijd, maar er wordt geen datering voor het marktrecht gegeven. Van der Aa, 'Lemmer (de)'.
[539] Hart, 'Migratie uit Friesland', 148.
[540] Het is niet duidelijk of deze schipper een uitzondering is of dat schippers uit Lemmer in de 17e eeuw regelmatig vervoer verzorgden voor het ossentransport tussen Denemarken en Holland. Gijsbers, *Kapitale ossen*, 569; paragraaf 4.5; bijlage 4.3.4.
[541] Klijnsma, *Lemsterlan*, 14; Lambert, *The making of the Dutch landscape*, 252.
[542] De turf werd vervoerd binnen Friesland en naar bestemmingen in Holland, Zeeland, Utrecht, Gelderland en Brabant. A.J. van der Aa, 'Heerenveen'. vanderaa.tresoar.nl, 'Heerenveen'. Laatst geraadpleegd 17 april 2017. Oorspronkelijk: Idem, *Aardrijkskundig woordenboek der Nederlanden* V (Gorinchem 1844) 293-297; J. Keizer, *Heerenveen. Platteland en vlek* (Heerenveen z.j. (1974)) 30, 37, 112-113; Faber, *Drie eeuwen Friesland*, 293, 297; J.J. Spahr van der Hoek, *De heidedorpen in de Noordelijke Wouden. Historisch-sociologische studie* (Drachten 1960) 41-42; Terpstra, *Havenplaats Lemmer*, 32.
[543] Van der Spek, Een canael ende deurganck, 35, 57-58, 63-64.
[544] Hak, *Lemmer*, 8; Terpstra, *Havenplaats Lemmer*, 32.
[545] Wumkes, *Stads- en dorpskroniek van Friesland* I, 16, 33; Terpstra, *Havenplaats Lemmer*, 28; G.A. Wumkes, 'Andringa, Regnerus van' in: P.C. Molhuysen en P.J. Blok ed., *Nieuw Nederlandsch Biografisch Woordenboek* IV (Leiden 1918) 45, aldaar 45; Kleinsma, *Lemsterlan*, 57; A.J. van der Aa, *Biographisch woordenboek der Nederlanden* I (Haarlem 1852) 296; 'Lemmer, een tamelijck vleck, neerich ende leeftochtich'. www.spanvis.nl, 'Lemmer', 'Oude geschiedenis Lemmer', 'Lemmer, een tamelijck vleck, neerich ende leeftochtich'. Laatst geraadpleegd 17 april 2017; Jaap van der Zwaag, 'De voorgangers van de Lemmerboot'. www.spanvis.nl, 'Lemmer', 'Visserij en schepen', 'De voorgangers van de Lemmer boot'. Laatst geraadpleegd 17 april 2017; 'De vroege verbindingen met de Lemmer'. www.spanvis.nl, 'Lemmer', 'Vervoer Lemmer e.o.', 'De vroege verbindingen met de Lemmer'. Laatst geraadpleegd 17 april 2017.

Lemmer als doorvoerhaven voor het transport van goederen vanuit Friesland en Groningen naar Holland verder toe. Dit ging ten koste van andere plaatsen zoals Workum, Harlingen en Hindeloopen, terwijl Lemmer hiermee juist zijn haven-, transport- en doorvoer-functie versterkte.[546] Lemmer was volgens Faber in de 18e eeuw een dorp met een stedelijke economische structuur, welke industriële en ambachtelijke functies voor de grietenij Lemsterland verzorgde. In 1749 was van de totale beroepsbevolking van 281 personen 40% actief in de scheepvaart.[547]

Binnen de hervormde gemeente waartoe Lemmer samen met Oosterga en Follega behoorde, werd Lemmer vanaf de tweede helft van de 17e eeuw de woonplaats van de predikant. Vervolgens verdwenen de kerken in de beide andere plaatsen.[548] Daarnaast kwamen er doopsgezinde families uit Lemmer, maar hierover is in de literatuur weinig te vinden. Ook waren er rooms-katholieken.[549] In 1716 werd een hervormde kerk gebouwd, die in 1759 werd vergroot.[550]

Vanaf het begin van de 18e eeuw nam de activiteit van schippers uit Lemmer op internationale bestemmingen toe. Zij waren in 1709 actief op Hamburg, en vanaf 1712 in het Oostzeegebied, Noorwegen en Frankrijk. In 1713 waren schippers uit Lemmer actief in ossentransport vanuit Denemarken naar de Republiek. Belangrijke bestemmingen in het Oostzeegebied waren Danzig en Riga (paragraaf 4.5), maar ook Narva.[551] De vaart op de Kleine Oost ging mogelijk langs de binnenvaartroute van Lemmer via Groningen en Delfzijl.[552] Op andere bestemmingen voeren schippers uit Lemmer vaak vanuit of naar Amsterdam (paragraaf 4.5). Het aantal Oostzeeschippers uit Lemmer nam in de loop van de 18e eeuw sterk toe, en rond 1750 waren er ongeveer 30 per jaar actief (grafiek 4.5.6).[553]

Lemmer breidde haar haven- en industriefunctie uit en ontwikkelde zich binnen Friesland, op Harlingen na, tot de voornaamste haven waar in het midden van de 18e eeuw twee derde van de inwoners van Lemsterland woonde.[554] Het voorzieningenniveau van Lemmer hing nog altijd sterk met transport, scheepvaart en scheepsbouw samen. Er waren scheepstimmerwerven, smederijen, mast-, blok- en zeilmakerijen, pottenbakkerijen en houtmolens.[555] Ook was er houthandel en houtverwerking.[556] In het derde kwart van de 18e eeuw was er volgens Haagsma veel bedrijvigheid in Lemmer, omdat de Zevenjarige Oorlog en de daaropvolgende periode een grote toename in de vraag naar scheepsruimte opleverde. Dit was gunstig voor de scheepsbouw en toeleveringsbedrijven van Lemmer, en ook de rederijen en de Oostzeevaart bloeiden (paragraaf 4.5).[557] In Lemmer was een hennepspinnerij,

---

[546] Trompetter, *Eén grote familie*, 79-80; Stenvert, *Monumenten in Nederland*, 169; Frerichs, 'Geschiedenis', 14-15; Lootsma, 'De zeevaart van Hindeloopen', 243; *Tegenwoordige staat van Friesland* III, 537; Faber, *Drie eeuwen Friesland*, 293; Kamminga, 'Bijdrage', 145.
[547] Faber, *Drie eeuwen Friesland*, 103.
[548] Algra, *De historie*, 252; Van der Aa, 'Lemmer (de)'.
[549] 'Genealogie van de familie Lemmersma'. www.genealogicus.nl, 'Lemmersma'. Laatst geraadpleegd 17 april 2017; 'Tusschen Flie en Lauwers. XCV De Lemmer (slot)', *Leeuwarder Courant* (13 december 1930) 9.
[550] Algra, *De historie*, 252; Van der Aa, 'Lemmer (de)'.
[551] Gijsbers noemt schippers Kornelis Berends (gestandaardiseerde naam van Kornelis Barends) en Iede Heres (gestandaardiseerde naam van Ide Heeres) uit Lemmer die in 1713 in een bevrachtingscontract voor ossentransport vanuit Denemarken naar Holland voorkomen. Iede Heres kwam daarnaast in de periode 1691-1710 in het additionele bronnenmateriaal voor. Gijsbers, *Kapitale ossen*, 578; bijlage 4.3.4; Lindblad en De Buck, 'Shipmasters', 140-143.
[552] Ypma, 'Van zeilende beurtman tot eigenrijder', 207-208.
[553] Het gaat om als specialistisch, regelmatig en sporadisch gekwalificeerde schippers. Eenmalige schippers zijn in dit aantal buiten beschouwing gelaten.
[554] Ypma, 'Van zeilende beurtman tot eigenrijder', 207; Faber, *Drie eeuwen Friesland*, 309.
[555] Klijnsma, *Lemsterlan*, 74; Hak, *Lemmer*, 2; Faber, *Drie eeuwen Friesland*, 107, 259.
[556] Terpstra, *Havenplaats Lemmer*, 2, 29, 32.
[557] Haagsma noemt 31 schepen die op 20 maart 1760 in de haven van Lemmer lagen, waarvan er 15 op het punt stonden naar Frankrijk uit te zeilen onder schippers uit onder meer Woudsend, Heerenveen en Lemmer.

die rond 1770 relaties met Krommenie onderhield, en ook voor rolrederijen in Holland produceerde.[558] Lemmer bleef profiteren van het gebruik van de binnenvaartroute door Friesland naar Holland, waar na de uitdieping van het Dokkumer Ee in 1777 steeds meer turftransporten vanuit Groningen langs kwamen.[559] In 1783 bestond de koopvaardijvloot van Lemmer nog uit 40 schepen van 50 tot 100 lasten.[560]

De scheepvaart kende in de periode 1780-1784 een tijdelijke neergang. Na een herleving nam aan het einde van de 18e eeuw het aantal doorvaarten en schippers in de Oostzeevaart verder af (paragraaf 4.5). In de eerste helft van de 19e eeuw herstelde het aantal doorvaarten zich enigszins, maar kwam niet terug op het niveau van de 18e eeuw (paragraaf 4.5). Tijdens de door vele oorlogen onrustige Franse tijd (1795-1813) werd de vaart op de Kleine Oost belangrijker, waar Lemmer volgens de literatuur vooral tijdens het continentaal stelsel van profiteerde. Deze vaart werd vooral via de binnenvaartroute van Lemmer via Groningen en Delfzijl uitgevoerd.[561] Daarnaast bleef Lemmer belangrijk in het verbinden van

Tabel 5.5.1: Bevolkingsontwikkeling grietenij Lemsterland en Lemmer

Lemsterland		
Jaar	Inwoners	Indexcijfer (1744=100)
1714	1.104	74
1744	1.490	100
1749	1.621	109
1796	2.385	160
1811		

Lemmer		
Jaar	Inwoners	Indexcijfer (1744=100)
1714		
1744	1.060	100
1749	1.097	103
1796	1.765	167
1811	1.970	186

Bron: 1744 en 1749: *De quotisatiekohieren* V, 40-41. Overige jaren Lemsterland: Durk Hak, *Lemmer. Forneamde haven oan 'e Sudersé* (Lemmer. Aanzienlijke haven aan de Zuiderzee) (Alphen aan de Rijn 1990) 22. Lemmer 1796: Faber, *Drie eeuwen Friesland*, 309. Lemmer 1811: Fockens, *Wegwijzer door Friesland*, 69.

Friesland en Groningen met Holland en Amsterdam. Aan het eind van de 18e eeuw had Lemmer, van februari tot december, nog altijd een dagelijks beurtveer op Amsterdam.[562] Lemmer was rond 1800 als exporthaven van Friesland goed voor 45% van de opbrengst van het Passagegeld, terwijl Workum bijvoorbeeld slechts 10% opbracht.[563] De bevolkingsontwikkeling van zowel Lemmer als Lemsterland passen bij de bovenstaande ontwikkeling (tabel 5.5.1).[564]

5.6 Heerenveen

Heerenveen ligt in het zuiden van Friesland aan de Heeresloot (figuur 5.6.1) en is jonger dan de omliggende plaatsen. Heerenveen ontstond halverwege de 16e eeuw als nederzetting ten behoeve van de turfwinning in het gebied met vooral hoogveen tussen de rivieren de Tjonger en de Boorn.[565] Het afgraven van venen kwam in Friesland in de 16e eeuw op grote schaal tot ontwikkeling. Van grote invloed hierop was de toegenomen vraag naar turf vanuit met name

---

Haagsma, *Een blik op Frieslands koopvaardij*, 68-69; Faber, *Drie eeuwen Friesland*, 259, 287; Ypma, 'Van zeilende beurtman tot eigenrijder', 207; Wegener Sleeswijk, 'Omvang en financiering', 50-51; Wegener Sleeswijk, 'Rendement', 74-75.

[558] Ypma, 'Van zeilende beurtman tot eigenrijder', 207; Faber, *Drie eeuwen Friesland*, 242.

[559] Faber, *Drie eeuwen Friesland*, 293.

[560] Kamminga, 'Aspecten van de geschiedenis', 46.

[561] Ypma, 'Van zeilende beurtman tot eigenrijder', 208.

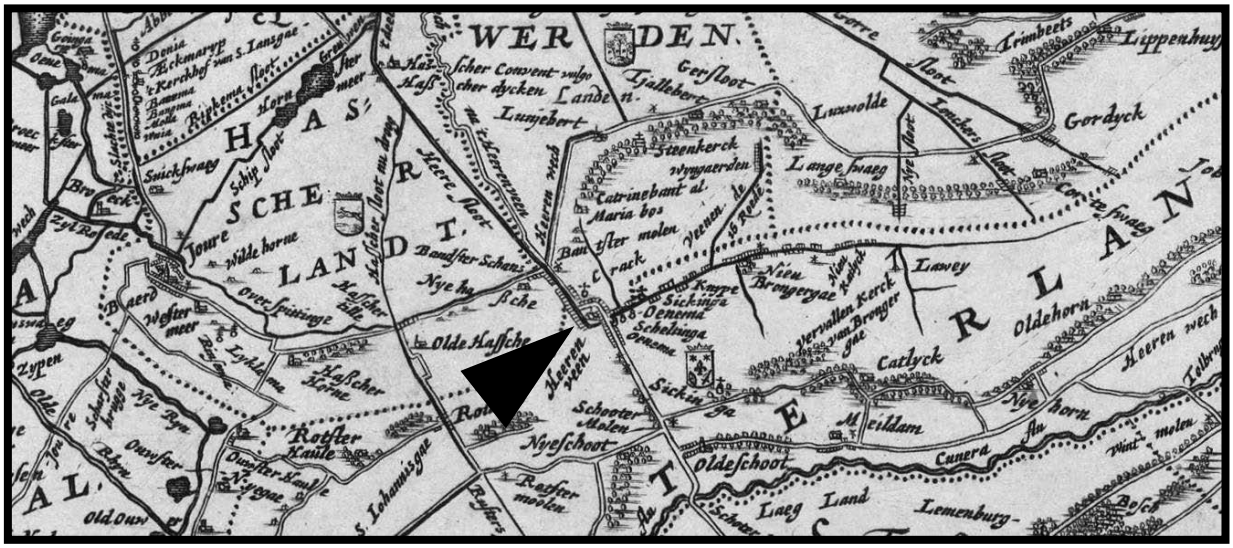
[562] Faber, *Drie eeuwen Friesland*, 293, 506.

[563] Gerding, *Vier eeuwen turfwinning*, 300-301, 450.

[564] In 1744 waren de gealimenteerden wel genoteerd en in 1749 niet. Desondanks nam de bevolking dusdanig toe, dat er in 1749 meer mensen waren. *De quotisatiekohieren. Namen, beroepen en welstand van de Friese bevolking in 1749* V, *Leeuwarderadeel, Lemsterland, Menaldumadeel, Oostdongeradeel, Ooststellingwerf, Opsterland*. A. van Dalfsen en P. Nieuwland ed. (Leeuwarden 1985) 40-41.

[565] Gerben de Vries, 'Veenpolders'. www.landschapsgeschiedenis.nl, 'Deelgebieden', 'Veenpolders'. Laatst geraadpleegd 17 april 2017.

Figuur 5.6.1: Heerenveen in 1664 op de grens van de grietenijen Aengwirden, Schoterland en Haskerland



Bron: Schotanus à Sterringa, 'Frisiæ' (detail).

Holland, Overijssel en Brabant als gevolg van de bevolkingstoename en groei van steden en industrie. In deze gewesten was turfwinning, vanwege het ontstaan van grote meren en waterplassen die de veiligheid van het land en de inwoners in gevaar bracht, aan banden gelegd. De venen in Friesland waren geschikt voor turfwinning en hadden veelal geen agrarische waarde waardoor boeren bereid waren deze grond te verkopen.[566] Het tekenen van de oprichtingsakte van de Schoterlandse Veencompagnie in 1551 door de compagnons Dekema uit Friesland en Van Cuyck en Foeyts uit Utrecht was het begin van het naar deze heren vernoemde Heerenveen. Verspreid over meerdere grietenijen kochten zij een groot gebied aan venen. Voor afwatering en afvoer van de turf werd de Schoterlandse Compagnons-vaart gegraven en voor de aansluiting met grotere waterwegen werd het water de Drachte vergraven tot de Heeresloot. Door dit gebied liep daarnaast de Heereweg, een landweg die onderdeel uitmaakte van de verbindingsroute tussen Zwolle en Leeuwarden.[567] Waar de Heeresloot en de Schoterlandse Compagnonsvaart bij elkaar kwamen ontstond Heerenveen op het grensvlak van de grietenijen Aengwirden, Haskerland en Schoterland (figuur 5.6.1). Dit was organisatorisch en administratief geen gunstige ligging, maar economisch zeer strategisch vanwege de vele mogelijkheden om de turf naar de markt te vervoeren. Via de Schoterlandse Compagnonsvaart en de Heeresloot werd turf richting het Sneekermeer en Lemmer afgevoerd, waarna het over de Zuiderzee naar bestemmingen in andere gewesten werd vervoerd.[568]

---

[566] De Vries en Van der Woude, *Nederland 1500-1815*, 32-34, 56-60; Keizer, *Heerenveen*, 26-29; R. Boltendal, *De Heeren en de anderen. Over de geschiedenis van de vijftigjarige gemeente Heerenveen [1934-1984] en de historie van Aengwirden en Schoterland* (Leeuwarden z.j. (1984)) 9; Spahr van der Hoek, *De heidedorpen*, 41-42; P. van Schaik, 'De economische betekenis van de turfwinning in Nederland (I)', *Economisch- en sociaal-historisch jaarboek* 32 (1967-1968) 141-205, aldaar 145-151, 164-167, 191-195, 198; Van Schaik, 'De economische betekenis van de turfwinning in Nederland (II)', 206-207.

[567] Keizer, *Heerenveen*, 8, 28, 37, 115; Boltendal, *De Heeren en de anderen*, 9-12; S.J. van der Molen, *Turf uit de Wouden. Bijdrage tot de geschiedenis van de hoogveengraverij in Oostelijk Friesland tot 1900* (Leeuwarden 1978) 145-186; Gerding, *Vier eeuwen turfwinning*, 1-2, 129-142; Van der Aa, 'Heerenveen'; A.J. van der Aa, 'Heerensloot', 'Heerensloot'. vanderaa.tresoar.nl, 'Heerensloot'. Laatst geraadpleegd 17 april 2017. Oorspronkelijk: Idem, *Aardrijkskundig woordenboek der Nederlanden* V (Gorinchem 1846) 292; Jan de Jong, *Crackstate te Heerenveen*. Monument van de maand 2 (Leeuwarden 1987) 5-7; Faber, 'Economische op- en neergang', 346; Faber, *Drie eeuwen Friesland*, 296.

[568] De turf werd vervoerd binnen Friesland en naar bestemmingen in Holland, Zeeland, Utrecht, Gelderland en Brabant. Van der Aa, 'Heerenveen'; Keizer, *Heerenveen*, 30, 37, 112-113; Faber, *Drie eeuwen Friesland*, 297; Spahr van der Hoek, *De heidedorpen*, 41-42.

Rond 1560 vestigden de eerste bewoners zich permanent in Heerenveen en al snel ontstond lintbebouwing.[569] In de 16e eeuw vorderde de vervening naar het oosten, en werd de Schoterlandse Compagnonsvaart steeds verder oostwaarts verlengd.[570] Rond 1571 was er een brouwerij, waarschijnlijk aangelegd als voorziening voor de turfarbeiders.[571] In de tweede helft van de 16e eeuw woonden er ook doopsgezinden in Heerenveen.[572] Aan het einde van de 16e eeuw was Heerenveen nog steeds een plaats die tot ontwikkeling moest komen. Voor kerkdiensten moesten de inwoners bijvoorbeeld naar de kerk van Oudeschoot.[573] Heerenveen had, naast de functionaliteit als veenwingebied voor distributie in de Nederlanden, slechts een beperkte regionale functionaliteit, voornamelijk gericht op Heerenveen zelf.

In het begin van de 17e eeuw nam het aantal woningen en inwoners van Heerenveen sterker toe. De aanwezigheid van verveners trok ambachtslieden, herbergiers, schippers en winkeliers aan. Ook ontstond er een nieuwe boerenstand langs de Heeresloot en de Schoterlandse Compagnonsvaart.[574] Deze nieuwe boerenstand produceerde boter, en had voor de afzet daarvan een nabijgelegen markt nodig. In Heerenveen werd een weekmarkt ingesteld omdat het door de aanleg en verbetering van waterwegen goede verbindingen met omringende dorpen en andere plaatsen in Friesland had. Deze weekmarkt voorzag in een lokale behoefte, en nam zelfs een deel van de functie van de nabijgelegen weekmarkt van Joure over. Heerenveen werd een verzorgingscentrum voor de regio en haar weekmarkt trok kooplieden uit Leeuwarden, Sneek, Bolsward en andere plaatsen aan.[575]

Vanaf het begin van de 17e eeuw beschikte Heerenveen over een korenmolen, en was voor deze voorziening niet langer afhankelijk van nabijgelegen molens.[576] Vanaf 1613 had Heerenveen een kerkelijke gemeente met rond die tijd ongeveer 127 lidmaten. Op basis hiervan gaat Bunskoeke uit van enkele honderden inwoners, zij het dat dit aantal vanwege de seizoensarbeid in de turfwinning sterk fluctueerde.[577] Heerenveen had vanaf het begin van de 17e eeuw een doopsgezinde gemeente en later die eeuw ook een doopsgezinde vermaning.[578] Uit onderzoek van Hart blijkt dat bruiden en bruidegoms uit Heerenveen vanaf het eerste kwart van de 17e eeuw en in de 18e eeuw te Amsterdam trouwden.[579] In de loop van de 17e eeuw kwamen er meer molens, scheepshellingen en ambachtelijke nijverheid bij, waaronder pottenbakkerijen en kalkovens. De toegenomen handel en bedrijvigheid stimuleerden elkaar. Volgens een verslag uit 1664 maakte Heerenveen een dusdanig groei door, dat het de grootte

---

[569] D.M. Bunskoeke, 'Het ontstaan van Heerenveen'. www.werkgroepoudheerenveen.nl, 'Historie'. Laatst geraadpleegd 17 april 2017; Keizer, *Heerenveen*, 32, 37-38; Boltendal, *De Heeren en de anderen*, 11-12.

[570] Problemen met de afwatering van het vele zure veenwater zorgden bijvoorbeeld tot weerstand bij inwoners van het omliggende gebied, wat de vervening vertraagde. Een andere vertragende invloed was de Opstand. In 1572 waren er plunderingen, en tijdens het beleg van Steenwijk (1580-1581) viel de vervening stil. De herovering van Steenwijk (1592) en Groningen (1594) gaf wel iets respijt, maar de onrust had tot ongeveer 1610 een nadelige invloed op de werkzaamheden van de Compagnie. Bunskoeke, 'Het ontstaan van Heerenveen'.

[571] Bunskoeke, 'Het ontstaan van Heerenveen'.

[572] Trompetter, *Eén grote familie*, 17, 127; 'Doopsgezinden'. www.doopsgezindenheerenveen.nl, 'Over ons', 'Doopsgezinden'. Laatst geraadpleegd 17 april 2017.

[573] Bunskoeke, 'Het ontstaan van Heerenveen'; Keizer, *Heerenveen*, 37.

[574] Keizer, *Heerenveen*, 37.

[575] Winsemius schreef in 1622 lovend over de vlek Heerenveen en haar weekmarkt, en de sterke groei die de plaats doormaakte. Bunskoeke, 'Het ontstaan van Heerenveen'; Keizer, *Heerenveen*, 37-38; Faber, *Drie eeuwen Friesland*, 177; Buursma en Mollema, *Met beurtschippers*, 17; Keizer, *Heerenveen*, 32, 37-38; Boltendal, *De Heeren en de anderen*, 11-12.

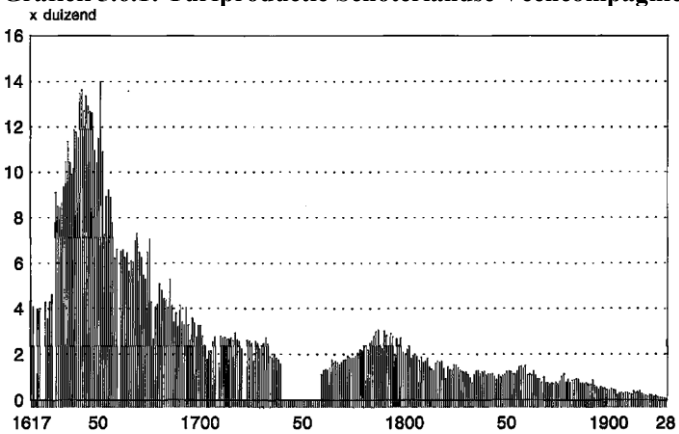
[576] De molen uit 1598 heeft niet lang stand gehouden, maar in 1612 werd een nieuwe molen gesticht. Tot in de 19e eeuw heeft op die plek een molen gestaan. Bunskoeke, 'Het ontstaan van Heerenveen'; Keizer, *Heerenveen*, 37-38.

[577] In het turfwinningsseizoen kwamen onder andere seizoenarbeiders uit Groningen, Drenthe en Overijssel. Bunskoeke, 'Het ontstaan van Heerenveen'.

[578] Trompetter, *Eén grote familie*, 17, 127; 'Doopsgezinden'.

[579] Hart, 'Migratie uit Friesland', 148.

Grafiek 5.6.1: Turfproductie Schoterlandse Veencompagnie 1617-1928, in dagwerken



Bron: Gerding, *Vier eeuwen turfwinning*, 136.

van een stad kreeg.[580] Ook werd Heerenveen van strategisch belang geacht, wat blijkt uit de daar in het jaar 1672 aangebrachte versterkingen.[581]

Tot 1610 hadden diverse oorzaken een vertragende invloed op de vervening.[582] Daarna kende de turfgraverij rond Heerenveen tussen het eerste en derde kwart van de 17e eeuw een bloeiperiode, waarna deze afnam (grafiek 5.6.1).[583] Volgens de literatuur vervoerden schippers uit Heerenveen in de 17e eeuw turf en boter over de Heeresloot via het Sneekermeer naar dorpen en steden in Friesland. Ook werden turf, zuivelproducten en andere goederen via Lemmer over de Zuiderzee naar onder andere Holland, Utrecht en Overijssel vervoerd.[584] Mogelijk sloegen sommige schippers uit Heerenveen hun lading turf in Lemmer op andere schepen over, maar dit blijkt niet uit de literatuur. Waarschijnlijk verzorgden sommige schippers slechts de vaart binnen Friesland, en anderen de gehele reis naar andere gewesten. Dat schepen met schippers uit Heerenveen de Zuiderzee overstaken, blijkt uit de consentregisters van Gouda.[585] In de eerste vier maanden van 1696 werd met 8 van de 36 geregistreerde schepen uit Heerenveen turf vervoerd. De overige 28 schepen vervoerden wellicht ook turf, en waarschijnlijk hout en andere bulkgoederen.[586]

Heerenveen was in de 17e en 18e eeuw via een netwerk van beurt- en veerdiensten verbonden met onder andere Leeuwarden, Harlingen, Sneek en Amsterdam.[587] In het begin van de 18e eeuw werden schippers uit Heerenveen actief in transport op internationale bestemmingen, waaronder ossentransport van Denemarken naar de Republiek.[588] Vanaf 1714

---

[580] Boltendal en Keizer verwijzen naar dit verslag van Christianus Schotanus, *Beschrijvinge van de Heerlyckheydt van Frieslandt* (1664). Keizer, *Heerenveen*, 32, 37-38; Boltendal, *De Heeren en de anderen*, 11-12.

[581] Van der Aa, 'Heerenveen'; Keizer, *Heerenveen*, 17-19.

[582] Problemen met de afwatering van het vele zure veenwater zorgden bijvoorbeeld voor weerstand bij inwoners van het omliggende gebied, wat de vervening vertraagde. Een andere vertragende invloed was de Opstand. In 1572 waren er plunderingen, en tijdens het beleg van Steenwijk (1580-1581) viel de vervening stil. De herovering van Steenwijk (1592) en Groningen (1594) gaf wel iets respijt, maar de onrust had tot ongeveer 1610 een nadelige invloed op de werkzaamheden van de Compagnie. Bunskoeke, 'Het ontstaan van Heerenveen'.

[583] Gerding, *Vier eeuwen turfwinning*, 136; Faber, *Drie eeuwen Friesland*, 298; S.J. van der Molen, *Opsterlân. Skiednis fan in wâldgritenij* (Opsterland. Geschiedenis van een woudgrietenij) (Leeuwarden 1958) 164, 183; Faber, *Drie eeuwen Friesland*, 298.

[584] Spahr van der Hoek, *Samenleven in Friesland*, 112.

[585] Van der Spek, Een canael ende deurganck, 35, 57-58.

[586] Van der Spek, Een canael ende deurganck, 57-58; Zie ook de bespreking van de consentregisters in paragraaf 5.4.

[587] Faber, *Drie eeuwen Friesland*, 628, 630, 627, 631.

[588] In 1713 kwamen 7 schippers uit Heerenveen in bevrachtingscontracten gerelateerd aan ossentransport van Denemarken naar de Republiek. Geen van deze schippers werd in de periode 1691-1710 in ander bronnenmateriaal terug gevonden. Gijsbers, *Kapitale ossen*, 567, 577; bijlage 4.3.4.

werden zij actief in de Oostzeevaart die tussen 1740 en 1775 een bloeiperiode kende.[589] Uit de quotisatiekohieren van 1749 blijkt dat handel en verkeer voor Heerenveen en haar omgeving van groot belang waren. Volgens Faber hadden Schoterland en Haskerland, twee van de grietenijen waarin Heerenveen lag, een hoog percentage ambacht en industrie, evenals een hoog percentage handel en verkeer. Dit kwam, vooral voor Schoterland, door het voorzieningenniveau van Heerenveen. Veel mensen waren in 1749 in de bovengenoemde sectoren werkzaam, waarvan vooral de scheepvaart van belang was.[590] In de 18e eeuw bloeide in Heerenveen de aan scheepvaart verwante nijverheid, zoals scheepswerven, ankersmederijen en zeilmakerijen.[591] Heerenveen ontwikkelde een sterker stedelijk karakter en daarmee veranderde de beroepsbevolking, bijvoorbeeld door de vestiging van meer kooplieden.[592] Ook had het toegenomen belang van de vaarroute door Friesland waarschijnlijk een gunstig effect op de ontwikkeling van Heerenveen. Verschillende steden en dorpen maakten gebruik van de markt van Heerenveen.[593] In de loop van de 18e eeuw kwamen nieuwe verveners uit Giethoorn naar Schoterland en Aengwirden. Zij baggerden laagveen op land dat zij vanwege de veepest goedkoop konden kopen. Veel Gietersen vestigden zich permanent in Heerenveen en droegen zo bij aan de verdere groei van de plaats.[594] De bouw van een nieuwe doopsgezinde vermaning in 1762 wijst ook op bloei, passend bij een beschrijving uit 1788 waarin Heeren-

Tabel 5.6.1: Bevolkingsontwikkeling Heerenveen

Jaar	Inwoners	Indexcijfer (1744=100)
1550	0	0
1615	300	16
1744	1.877	100
1749	1.695	90
1840	3.512	187
1850	2.606	139

Bron: 1550 evident uit ontstaansgeschiedenis Heerenveen. 1615: Bunskoeke, 'Het ontstaan van Heerenveen'. 1744 en 1749: *De quotisatiekohieren* I, 46-47; *De quotisatiekohieren* III, 90-92; *De quotisatiekohieren. Namen, beroepen en welstand van de Friese bevolking in 1749* VI, *Rauwerderhem, Schoterland, Sloten, Smallingerland, Sneek, Stavoren*. A. van Dalfsen en P. Nieuwland ed. (Leeuwarden 1985) 28-30 (Nijehaske in Haskerland, Heerenveen noordzijde en zuidzijde in Schoterland; en Terband in Aengwirden). 1840: Fockens, *Wegwijzer door Friesland*, 47-48. 1850: Boltendal, *De Heeren en de anderen*, 14.

Tabel 5.6.2: Bevolkingsontwikkeling grietenijen Aengwirden, Schoterland en Haskerland

Aengwirden			Schoterland			Haskerland		
Jaar	Inwoners	Indexcijfer (1744=100)	Jaar	Inwoners	Indexcijfer (1744=100)	Jaar	Inwoners	Indexcijfer (1744=100)
1714			1714	3.979	96	1714		
1744	566	100	1744	4.130	100	1744	2.572	100
1749	536	95	1749	3.867	94	1749	2.319	90
1795	839	148	1795	5.903	143	1795	3.888	151
1815	1.432	253	1815			1815		
1830	2.390	422	1830	7.356	178	1830	4.375	170

Bron: 1714 en 1815: Keizer, *Heerenveen*, 32. 1744 en 1749: *De quotisatiekohieren* I, 46-47; *De quotisatiekohieren* III, 90-93; *De quotisatiekohieren* VI, 28-30. 1795 en 1830: *Volkstelling 1795*. www.volkstellingen.nl, '1795'. Laatst geraadpleegd 17 april 2017, en *Volkstelling 1830*. www.volkstellingen.nl, '1830'. Laatst geraadpleegd 17 april 2017.

[589] Faber noemt dat onder meer van Heerenveen het aantal Sontdoorvaarten in de tweede helft van de 18e eeuw toenam. In zijn bijlage V.2 en grafiek V.3 is echter de afname na het midden van de 18e eeuw wel te zien. Uit de STR Online blijkt een toename van het aantal doorvaarten van Heerenveen tot het midden van de 18e eeuw, waarna een vermindering volgde en een gestage afname. STR Online; Faber, *Drie eeuwen Friesland*, 284, 603, 646-647.
[590] Faber, *Drie eeuwen Friesland*, 103.
[591] Faber, *Drie eeuwen Friesland*, 103.
[592] Keizer, *Heerenveen*, 112-114.
[593] Zowel over water als land kwamen mensen naar de markt. Over land kwamen wagens uit Drenthe, Oost- en Weststelllingwerf en Schoterland met granen, zoals boekweit en rogge. Keizer, *Heerenveen*, 116-117.
[594] Boltendal, *De Heeren en de anderen*, 12; Keizer, *Heerenveen*, 34-35.

veen opnieuw als een aanzienlijke plaats wordt omschreven met destijds ruim 400 huizen.[595] Volgens de literatuur zijn er geen duidelijke aanwijzingen dat Heerenveen aan het einde van de 18e eeuw een neergang kende. De bevolkingsgroei die Heerenveen in de 17e en 18e eeuw kende ondersteunt dit beeld (tabel 5.6.1). Na 1775 nam de Oostzeevaart af en kende in de 19e eeuw geen herstel.[596] De bevolkingsdaling tussen 1744 en 1749 is te verklaren doordat in 1749 in tegenstelling tot de volkstelling van 1744 minder of geen gealimenteerden werden geregistreerd.[597] Ondanks de daling van het aantal dopen tussen 1650 en 1750, en het slechts gedeeltelijke herstel daarna, nam de bevolking in de 18e eeuw toe.[598] Waarschijnlijk werd de afname in het aantal dopen gecompenseerd door migratie als gevolg van de turfwinning en bedrijvigheid in en rondom Heerenveen.[599]

[595] *Tegenwoordige staat van Friesland* III, 523; Trompetter, *Eén grote familie*, 17, 127; 'Doopsgezinden'; Boltendal, *De Heeren en de anderen*, 12; Keizer, *Heerenveen*, 34.
[596] Faber, *Drie eeuwen Friesland*, 239; Keizer, *Heerenveen*, 22-23; Wegener Sleeswijk, 'Rendement', 72-80; Wegener Sleeswijk, 'Financiering', 46-52.
[597] Sinds 1934 is Heerenveen een zelfstandige gemeente. Daarvoor bestond Heerenveen juridisch uit een cluster buurtschappen waartoe eveneens de dorpen Nijehaske, Oudeschoot en Terband behoorden. *De quotisatiekohieren. Namen, beroepen en welstand van de Friese bevolking in 1749* I, *Achtkarspelen, Aengwirden, Baarderadeel, Barradeel, Het Bildt en Bolsward*. P. Nieuwland ed. (Leeuwarden 1980) 46-47; *De quotisatiekohieren* III, 90-92; *De quotisatiekohieren* V , 29-30; Karel. F. Gildemacher, *Friese plaatsnamen. Alle steden, dorpen en gehuchten* (Leeuwarden 2007) 101.
[598] Vanaf 1750 tot 1800 nam het aantal dopen weer toe, maar het kwam niet op het niveau van de 17e eeuw terug. Faber, *Drie eeuwen Friesland*, 33, 49.
[599] Keizer, *Heerenveen*, 40-41.

6. De ontwikkeling van de schippersgemeenschappen verklaard

In dit hoofdstuk kom ik tot een verklaring voor de ontwikkeling van de schippersgemeenschappen in de hier besproken plaatsen. Eerst wordt voor alle zes plaatsen een verklaring voor de opkomst van de schippersgemeenschap gegeven. Daaropvolgend wordt de aansluiting van de vlekken bij de transportvraag van de Republiek verklaard, en besproken waarom de steden ook in de 18e eeuw een aandeel in het internationale transport van de Republiek behielden. Afsluitend wordt de ontwikkeling van de schippersgemeenschappen in de tweede helft van de 18e eeuw behandeld.

6.1 Ontstaan en eerste ontwikkeling van de schippersgemeenschappen

In alle onderzochte plaatsen lagen aan het ontstaan en de ontwikkeling van de schippersgemeenschappen vergelijkbare elementen ten grondslag die aan de hand van de vigerende modellen uit hoofdstuk 2 te verklaren zijn. Deze vergelijkbare elementen waren de overeenkomsten in geografische ligging, de gefaseerde ontwikkeling van de functie van de plaats, de demografische factoren en specialisatie in de landbouw, en de actieradius van de desbetreffende schippersgemeenschap. Daarnaast was voor alle onderzochte plaatsen ook de ontwikkeling en invloed van centrale plaatsen zoals Amsterdam van belang (hoofdstuk 2 en hoofdstuk 5). Deze elementen worden hieronder besproken.

Alle onderzochte plaatsen hadden een gunstige geografische ligging aan waterwegen. Waterwegen waren in de vroegmoderne tijd de belangrijkste verbinding met zowel het achterland als met andere regio's. Vaarwegen en havens werden aangelegd en verbeterd, en de kustlijn veranderd om in combinatie met afwatering verzanding tegen te gaan.

Steden ontstonden eerder dan vlekken. Desondanks vertoonde de ontwikkeling van de onderzochte steden en vlekken eenzelfde fasering wat betreft de ontwikkeling van de functie van de plaats, oftewel de overgang van een lokale basis naar een regionale functie, een breder voorzieningenniveau en een stedelijke economische structuur. Harlingen ontstond als handelsnederzetting, Heerenveen als veenkolonie, en de andere plaatsen als agrarische nederzetting. De steden hadden zich al eerder ontwikkeld tot plaatsen met een regionale functie en diversiteit aan beroepen. In de steden waren vanuit de lokale vraag naar transport als gevolg van de stedelijke handel al in een eerder stadium schippersgemeenschappen ontstaan. Voor de onderzochte vlekken kwam de ontwikkeling van een regionale functie, en daarmee van schippersgemeenschappen, pas in de late middeleeuwen en 16e en 17e eeuw op gang.

De ontwikkeling van zowel de steden als de vlekken, als de desbetreffende schippersgemeenschappen, hing volgens het specialisatiemodel nauw samen met bevolkingsgroei en specialisatie in de landbouw. Steden en vlekken ontwikkelden schippersgemeenschappen die voor transport zorgden, waarbij zowel de vraag naar transport als het aanbod ervan ontstond als gevolg van dit specialisatieproces. Door specialisatie in de landbouw en door toepassing van betere technieken werd de landbouw minder arbeidsintensief en nam de productie voor de markt toe, waarvoor transport benodigd was. Daarnaast was transport nodig voor goederen waaraan als gevolg van de specialisatie in de landbouw behoefte was. Gecombineerd met de bevolkingsgroei kwamen hierdoor meer mensen voor andere vormen van arbeid vrij, waaronder transport, en kon arbeidsdifferentiatie ontstaan. Voor de steden betekenden deze processen een versterking van de ontwikkeling van de stad en de schippersgemeenschap. De onderzochte steden kenden voorspoed in de 16e en 17e eeuw, namen in omvang toe en ontwikkelden een bredere functie. Ook namen hun schippersgemeenschappen in omvang toe. Bovendien speelde voor de onderzochte steden hun plaats binnen bestaande handelsnetwerken mee. Het al in de middeleeuwen ontstaan van een schippersgemeenschap in de steden had met eerdere vergelijkbare processen in de middeleeuwen samengehangen. Bovendien had in de late middeleeuwen de toename van de internationale handel een positieve invloed op de

ontwikkeling van de functies en de schippersgemeenschappen van de steden. Voor de vlekken betekenden deze processen van specialisatie in de landbouw en bevolkingsgroei dat zij een regionale functie, een stedelijke economische structuur, arbeidsdifferentiatie, en een schippersgemeenschap ontwikkelden, en dat vanuit regionaal transport de aansluiting op nationaal en internationaal transport kon worden gemaakt. Met name voor Woudsend en Heerenveen is dit proces in de literatuur terug te vinden.

In alle besproken plaatsen, op Heerenveen na, doorliep de actieradius van de schippersgemeenschappen achtereenvolgens dezelfde fasen als het evolutie-model omschrijft, namelijk de fasen van regionaal, nationaal en internationaal transport. In de eerste fase werden producten binnen de regio vervoerd. In de tweede fase werden producten ook naar andere gewesten waaronder Holland vervoerd en was sprake van nationaal vervoer. In Heerenveen verliepen deze twee fasen andersom en werd door de turfwinning vanuit de regionale vraag naar turftransport vanaf het begin naar bestemmingen op nationaal niveau verscheept. Daarna ontwikkelde de schippersgemeenschap van Heerenveen een bredere regionale functie met regionaal transport. Alle onderzochte plaatsen doorliepen na aansluiting op het nationale vervoersnetwerk de derde fase van internationaal transport. Bij de vlekken was de 17^{e} eeuw de fase van nationaal transport, waarna in de 18^{e} eeuw het internationaal transport tot ontwikkeling kwam. De steden hadden al deze fasen al in de late middeleeuwen doorlopen.

Voor alle plaatsen waren de contacten met Holland, en met name Amsterdam, van belangrijke invloed op de ontwikkeling van de schippersgemeenschap. Als centrale handelsplaats had Amsterdam een grote invloed binnen het havensysteem van de Republiek, en op de vraag naar transport. Deze invloed past zowel in het gateway- als in het evolutie-model. Alle onderzochte steden richtten zich in de late middeleeuwen, na de neergang van de Hanze en Stavoren, op Holland en het opkomende Amsterdam. Steeds vaker verzorgden schippers uit Harlingen, Workum en Hindeloopen internationaal transport in opdracht van kooplieden uit Holland. De schippersgemeenschappen uit de vlekken richtten zich vanuit transport op nationaal niveau steeds meer op Holland, en vooral op Amsterdam wat in de vroegmoderne tijd steeds meer het knooppunt van informatie en kennis voor handel en transport was, en ontwikkelden van hieruit in de 18^{e} eeuw internationaal transport.

6.2 De aansluiting van de vlekken bij de transportvraag uit de Republiek

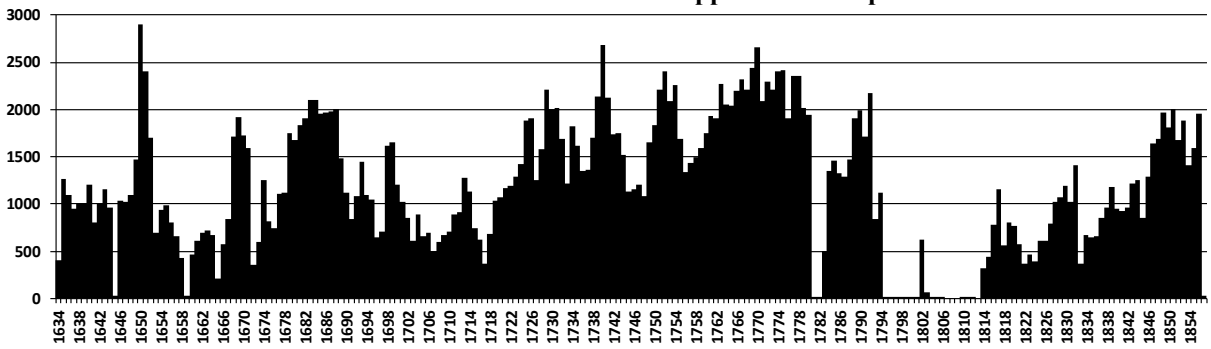
In de 17^{e} eeuw waren de schippersgemeenschappen van de onderzochte vlekken actief in nationaal transport. Naast dat dit contacten in centrale handelsplaatsen zoals Amsterdam met zich meebracht, migreerden bruiden en bruidegoms uit de vlekken in de vroegmoderne tijd ook naar Amsterdam en trouwden aldaar. Anders dan de onderzochte steden waren de vlekken in deze eeuw nog niet actief in internationaal transport over zee. In tegenstelling tot Holland en de steden hadden de vlekken nog niet te maken gehad met verlies en schade door de protectionistische maatregelen, of door de oorlogen van de 17^{e} eeuw. In Holland werd het maritieme transport hierdoor wel geraakt. Als gevolg van de daardoor opgelopen schade nam in Holland de investeringsbereidheid af (paragraaf 1.3).

In de 17^{e} eeuw en de eerste helft van de 18^{e} eeuw kwamen juist de onderzochte vlekken tot economische bloei. In deze tijd bestond in Woudsend, Lemmer en Heerenveen voldoende investeringsbereidheid voor de goed gedijende scheepvaart. Uit de literatuur blijkt dat in Woudsend zowel investeringsbereidheid was bij schippers en hun familie, als bij kooplieden. Ook mensen uit de aan de scheepvaart verbonden nijverheid investeerden in scheepsparten om zich te verzekeren van betrokkenheid bij de bouw van het schip en het leveren van benodigde producten. Eenzelfde investeringsbereidheid bestond in andere vlekken.[600]

[600] Wegener Sleeswijk, 'Rendement', 72-80; Wegener Sleeswijk, 'Financiering', 46-52.

Na de Spaanse Successieoorlog (1701-1713) nam de vraag naar transport, gezien de toename van het aantal Sontdoorvaarten van schippers uit de Republiek, weer toe (figuur 6.2.1). Er was onvoldoende aanbod van schippers uit Holland om aan deze vraag te voldoen (paragraaf 1.3.1). Schippers uit de vlekken waren net als andere schippers uit Friesland goedkoper dan schippers uit Holland en konden wel aan deze vraag voldoen (paragraaf 1.3). Bovendien stonden schippersgemeenschappen uit de vlekken door hun activiteit op nationaal niveau al in contact met belangrijke centrale handelsplaatsen in de Republiek, en leverden daarnaast transport voor een aantrekkelijke prijs. Hiermee was het verdienmodel van de schippers uit de vlekken van Friesland beter dan dat van de schippers uit Holland. Schippers uit Woudsend, Lemmer en Heerenveen werden na de Spaanse Successieoorlog actief in de

Grafiek 6.2.1: Doorvaarten van en naar de Oostzee door schippers uit de Republiek



Bron: STR Online.

Oostzeevaart van de Republiek. De ontwikkeling van de Oostzeevaart was onderhevig aan een domino-effect (paragraaf 4.4, 4.5 en 4.6). Het aantal schippers in de Oostzeevaart nam vanuit deze plaatsen tot het midden van de 18e eeuw sterk toe, zeer waarschijnlijk als gevolg van de daar bestaande investeringsbereidheid, en de kennis en informatie over de Oostzeevaart die zich binnen deze schippersgemeenschappen verspreidde. Wellicht speelden hierbij ook onderlinge doopsgezinde contacten een rol. Uit onderzoek van Trompetter is bijvoorbeeld bekend dat in de zuidwesthoek van Friesland veel schippers doopsgezind waren, net als veel kooplieden in Holland. Uit het onderzoek blijkt bovendien dat doopsgezinden hechte onderlinge zakelijke connecties en familiebanden hadden.[601] Daarnaast profiteerden de schippersgemeenschappen in de vlekken, zeker ten tijde van oorlogen waarin de Republiek neutraal was, van het hoge rendement van de scheepvaart.[602] Vooral voor Woudsend en Lemmer komt in de literatuur naar voren dat daar de scheepvaart vooral ten tijde van de Zevenjarige Oorlog en de daaropvolgende periode van de toegenomen vraag naar transport-ruimte profiteerde (paragraaf 5.4 en 5.5). Hierdoor nam de scheepsbouw, evenals het vervoer van goederen voor de strijdende partijen, toe.[603]

6.3 Waarom de steden actief bleven in de 18e eeuw

De onderzochte steden waren al actief in internationaal transport en kregen, net als bij de scheepvaart betrokken plaatsen in Holland, te maken met de protectionistische maatregelen en oorlogen van de 17e eeuw. Dit leidde tot schade als gevolg van kaping en verlies van lading en schepen. Toch bleven de schippersgemeenschappen van Hindeloopen, Harlingen en Workum in de 18e eeuw als gevolg van hun specifieke plaats afhankelijke factoren actief in

[601] Trompetter, *Eén grote familie*, 11-14, 25,32, 71-72, 87.
[602] Wegener Sleeswijk, 'Rendement', 66, 72-80; Wegener Sleeswijk, 'Financiering', 46-52.
[603] Haagsma, *Een blik op Frieslands koopvaardij*, 68-69; Faber, *Drie eeuwen Friesland*, 259, 287; Ypma, 'Van zeilende beurtman tot eigenrijder', 207; Wegener Sleeswijk, 'Omvang en financiering', 50-51; Wegener Sleeswijk, 'Rendement', 74-75.

het internationale transport van de Republiek. Deze specifieke plaats afhankelijke factoren worden hieronder per plaats beschreven.

6.3.1 Harlingen

Harlingen had een goede verbinding met haar achterland en ontwikkelde in de late middeleeuwen een belangrijke positie als havenstad voor Friesland en Groningen. Producten uit het achterland werden verhandeld en verscheept vanuit Harlingen en voor het achterland benodigde goederen werden via Harlingen geïmporteerd en over dit achterland gedistribueerd. De stad had een koopliedenstand, scheepsbouw, scheepvaart en nijverheid. Harlingen ontwikkelde zich als een belangrijke schakel tussen haar achterland en overzeese bestemmingen. De schippersgemeenschap van Harlingen leverde maritiem transport voor de handel van Harlingen, en vanaf de late middeleeuwen ook voor kooplieden uit Holland. Zowel de stad als de Oostzeevaart van de schippers uit Harlingen kende een bloeiperiode in de 16e en in de eerste helft van de 17e eeuw (paragraaf 5.2).

Na deze bloeiperiode nam met de opkomst van Amsterdam het belang van Harlingen af. Amsterdam kreeg als centrale plaats binnen de Republiek meer overwicht en een steeds belangrijker rol in de handel. Hierdoor werd de positie en handelsbasis van andere havens binnen het havenstelsel van de Republiek aangetast. Harlingen verwerd zo van importeur van bepaalde goederen zoals wijn, tot distributeur van dergelijke goederen die in Amsterdam in werden gevoerd (paragraaf 1.1 en 5.2). De positieve gevolgen, zoals de toegenomen vraag naar transport vanuit Amsterdam, hebben deze negatieve gevolgen van het toegenomen belang van Amsterdam niet op kunnen heffen (paragraaf 4.2). De neergang van Harlingen werd verder versterkt door de nadelige economische gevolgen van oorlogen en buitenlands protectionisme (paragraaf 1.3). Net als plaatsen in Holland zoals Hoorn en Enkhuizen kreeg Harlingen hierdoor te maken met verliezen van lading en schepen. Dit verklaart de neergang in het internationale transport. Daarnaast nam in de loop van de 18e eeuw ook de import- en exportfunctie van Harlingen voor Groningen en Friesland af, omdat er steeds vaker van de binnenvaartroute door Friesland over Lemmer gebruik werd gemaakt (paragraaf 5.2 en 5.5).

Desondanks bleef de schippersgemeenschap van Harlingen actief in de scheepvaart, en nam de Oostzeevaart niet zo snel en abrupt af als die van de schippersgemeenschappen in Holland. Harlingen had een zeer groot achterland, terwijl deze plaatsen in Holland een klein achterland hadden waarvoor Amsterdam bovendien de belangrijkste import- en exportfunctie had.[604] Kleinere havenplaatsen zoals Hoorn en Enkhuizen ondersteunden Amsterdam als een soort gespecialiseerde voorhavens. Harlingen had zelf, zij het op kleinere schaal, een met Amsterdam vergelijkbare functie voor haar achterland, en behield voor Groningen en Friesland zeker wat betreft de bulkgoederen een belangrijke import- en exportfunctie.[605] Schippers uit Harlingen waren vanwege hun lage loonkosten, na het aantrekken van de handel vanaf 1713, aantrekkelijk voor kooplieden uit Holland. Daarnaast had Harlingen, meer dan plaatsen in Holland, een brede commerciële basis met handel en nijverheid. Harlingen beschikte zowel over grote als kleine schepen, en in de 18e eeuw bleef de handel met bijvoorbeeld de Kleine Oost belangrijk (paragraaf 5.2). Vanuit haar eigen handelsbasis en vanwege haar kleine schepen had Harlingen een alternatief voor de Oostzeevaart. Hierdoor bleef ook de transportsector van Harlingen actief. Daarnaast profiteerde Harlingen na het begin van de 18e eeuw van de periode van rust en van de neutraliteit van de Republiek tijdens oorlogen in en tussen buurlanden, omdat de schippersgemeenschap dan voor de strijdende partijen verschillende basisproducten leverde.[606] De brede commerciële basis vanuit de

[604] Lesger, 'Amsterdam, Harlingen and Hoorn', 342-351.
[605] Paragraaf 1.1; paragraaf 5.2; Kuiken, *Het Bildt is geen eiland*, 85.
[606] Voorbeelden waren de Oostenrijkse Successieoorlog en de Zevenjarige Oorlog. De Jong noemt echter geen specifieke oorlogen. De Jong, *De geschiedenis van de haven van Harlingen*, 21.

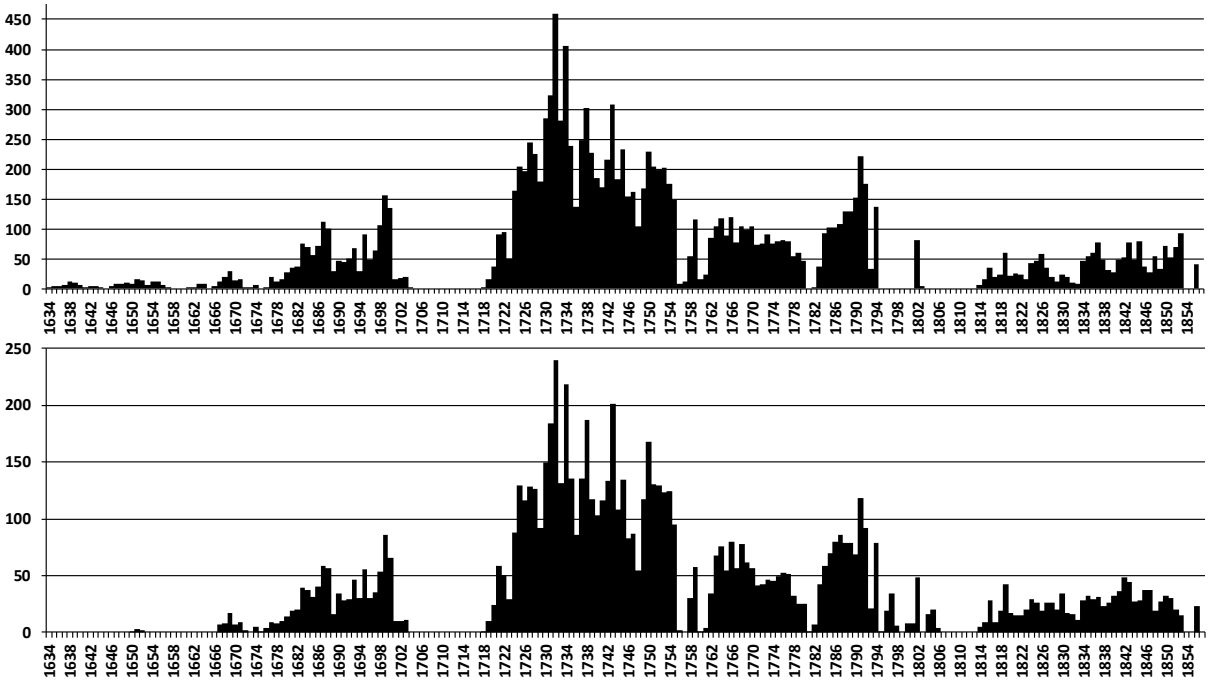
eigenhandel en de belangrijke positie als havenstad voor Friesland en Groningen zorgde kennelijk voor voldoende investeringsbereidheid waardoor de vraag naar transport bleef bestaan en de afname van de scheepvaart van Harlingen geleidelijk kon verlopen.

6.3.2 Hindeloopen

De schippersgemeenschap van Hindeloopen was al in de middeleeuwen sterk gericht op transport voor derden en op Holland. Na 1580 nam de scheepvaart van Hindeloopen verder toe. Dit had volgens diverse bronnen en de literatuur met de periode van economische groei van de Republiek te maken, waardoor bevolkingsgroei optrad. Hierdoor nam de vraag naar hout voor bijvoorbeeld de huizenbouw en scheepsbouw sterk toe. Door de expansie van de houtvaart op Noorwegen nam het aantal schippers in Hindeloopen toe.[607] Deze houtvaart was volgens de literatuur een gespecialiseerde vaart waarin schippers vaak alleen leerden zeilen op Noorwegen en dit decennia lang bleven doen. Daarnaast was het laden van hout een vaardigheid die van vader op zoon werd doorgegeven.[608] De specialisatie op de houtvaart blijkt zowel uit de gekozen bestemmingen, de in de literatuur genoemde lading, alsook uit de grootte van de schepen die hiervoor werden gebruikt (paragraaf 4.1 en 5.1).

De export van hout uit Noorwegen nam tussen 1650 en 1720 om verschillende redenen af. Om de Deens-Noorse houtzaagindustrie te stimuleren had de koning van Denemarken en Noorwegen restricties op de uitvoer van onbewerkt hout ingevoerd, waaraan de Republiek juist een grote behoefte had. De export van hout vanuit Noorwegen richtte zich steeds meer op kooplieden en vervoerders uit Engeland, omdat die voor het weinige nog beschikbare hout een betere prijs betaalden. Tegelijkertijd werden schippers uit de Republiek door de Engelse

Grafiek 6.3.2.1: Nederlandse Sontdoorvaarten naar en van Narva (boven) en alle Sontdoorvaarten op de route Narva>Amsterdam (onder)



Bron: STR Online.

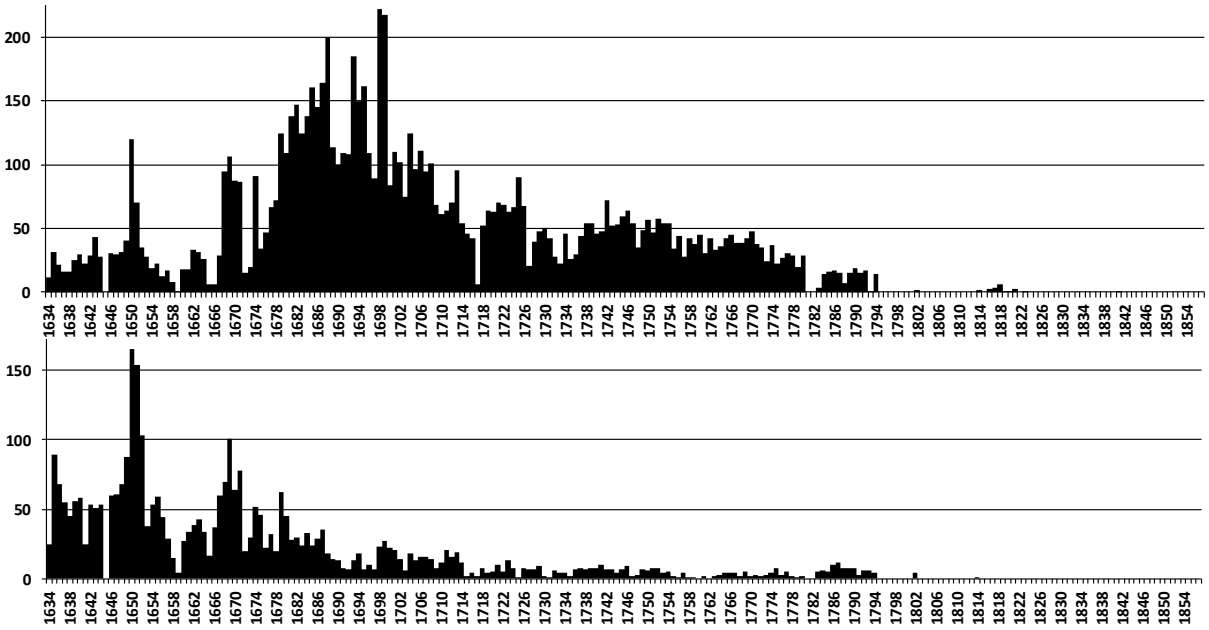
[607] Dit blijkt uit diverse bronnen en volgens diverse auteurs. Faber, *Drie eeuwen Friesland*, 270-273; Schreiner, *Nederland og Norge*, 24-27, 112-170; Bosse, *Norwegens Volkswirschaft*, 89-90, 92; Lootsma, 'De zeevaart van Hindeloopen', 236-240; De Vries en Van der Woude, *Nederland 1500-1815*, 352; Van der Molen, *Profiel van een waterland*, 36-37; zie ook paragraaf 1.2.3 en paragraaf 4.1.

[608] Dekker, 'Friese schippers', 233-236, 242-265; Lootsma, 'De zeevaart van Hindeloopen', 224-225.

Akten van Navigatie uitgesloten van deelname aan goederentransport naar Engeland.[609] Door de ontstane belemmeringen van de houtvaart op Noorwegen maakten schippers uit Hindeloopen in de tweede helft van de 17e eeuw de overstap naar houtvaart in het Oostzeegebied. Vanwege oorlogen in het Oostzeegebied in het begin van de 18e eeuw ontweek een deel van de Oostzeevaarders uit Hindeloopen dit gebied en werd actief op Archangel. Enkele schippers werden opnieuw actief op Noorwegen. Hierna voeren schippers uit Hindeloopen voornamelijk op Narva en kregen een dominante positie in de scheepvaart op deze plaats (paragraaf 4.1). Voor de oriëntatie op Narva noemt Scheltjens de volgende redenen: schippers uit Hindeloopen waren al eeuwenlang gespecialiseerd in de houtvaart, en hadden de hiervoor geschikte grote schepen; in het begin van de 18e eeuw nam na de oorlogen opnieuw de vraag naar hout vanuit de Republiek toe, met name in de Zaanstreek; Hindeloopen was in Friesland het centrum van een microregio van in het houttransport actieve plaatsen; ook kreeg de houtexport vanuit Narva een sterke impuls doordat enerzijds Rusland in de eerste twee decennia van de 18e eeuw de export van andere producten dan hout verhinderde, en anderzijds door de verspreiding van het Nederlandse type fijnbladige houtmolens in dit gebied.[610] De vraag naar transport op Narva nam vanaf 1713 toe (figuur 6.3.2.1).

Naast de sterke specialisatie op de houtvaart speelden, zoals ook eerder al genoemd is, de sterke banden met de Zaanstreek en met Amsterdam een belangrijke rol in het actief blijven van de schippers uit Hindeloopen. In Hindeloopen woonden in vergelijking tot andere steden relatief veel doopsgezinden.[611] Volgens Lootsma bestonden er bijzonder sterke relaties tussen Hindeloopen en de sterk doopsgezinde Zaanstreek, en ook met de Amsterdamse handelskringen waarin doopsgezinden een belangrijke rol speelden. Zo stelt Lootsma op basis van het veel voorkomen van Friese schippersnamen in Zaans archiefmateriaal dat er in de Zaanse en Amsterdamse handelswereld veel vertrouwen in deze schippers werd gesteld, en

Grafiek 6.3.2.2: Afvaarten uit het Oostzeegebied van schippers uit Hoorn (boven) en Enkhuizen (onder)



Bron: STR Online.

[609] Postma en Blom, *Hindeloopen aan de Zuiderzee*, 32; Van Os, 'Hout: het groene goud', 341-342; De Vries en Van der Woude, *Nederland 1500-1815*, 493-498; Lootsma, 'De zeevaart van Hindeloopen', 234-235.
[610] De verspreiding van de houtzaagmolentechnologie was volgens Scheltjens in hoofdzaak een Nederlandse aangelegenheid, grotendeels vanwege de beschikbaarheid van het noodzakelijk kapitaal voor de implementatie en diffusie van nieuwe technieken. Scheltjens, *De invloed van ruimtelijke verandering*, 23-24, 114, 120-121, 132-136, 162-163, 177.
[611] Faber, *Drie eeuwen Friesland*, 75.

dat dit in het bijzonder opging voor de vaak doopsgezinde schippers uit Hindeloopen. Vooral de familieband was volgens Lootsma in doopsgezinde kringen zo sterk dat dit ertoe bijdroeg dat contacten tussen de zuidwesthoek van Friesland met bloedverwanten die zich in de Zaanstreek vestigden lang bleven bestaan.[612] Uit het Scheepsboek van Hindeloopen uit 1715-1717 blijkt ook dat er zowel belangrijke zakelijke als doopsgezinde banden bestonden tussen Hindeloopen en Amsterdam.[613] Trompetter suggereert dat Amsterdam voor veel doopsgezinde schippers in de zuidwesthoek van Friesland het religieuze oriëntatiepunt was. Veel doopsgezinde schippers voeren naar het noorden en de Oostzee omdat ze dan geen bewapening op hun schip nodig hadden. Dit paste bij hun geloofsovertuiging, op basis waarvan zij niet de wapenen op wilden nemen.[614] Ook andere auteurs wijzen op het belang van doopsgezinde contacten.[615] Dit duidt erop dat voor schippers uit Hindeloopen de mogelijkheden om te voldoen aan de toegenomen vraag naar houttransport door deze religieuze netwerken werd vergroot.

In andere plaatsen in Holland nam aan het einde van de 17e en in de 18e eeuw de investeringsbereidheid in de scheepvaart af. Hiervan zijn Hoorn en Enkhuizen belangrijke voorbeelden. Hoorn was bijvoorbeeld net als Hindeloopen gericht op houttransport en verzorgde een deel van de transportvraag van Amsterdam. In Hoorn en Enkhuizen nam door de oorlogen en schade in de 17e en het begin van de 18e eeuw de investeringsbereidheid in de scheepvaart af, en daarmee ook de Oostzeevaart (paragraaf 1.3 en grafiek 6.3.2.2). Bovendien was de schippersgemeenschap van Hoorn, ondanks hun gerichtheid op de houtvaart, minder in de houtvaart gespecialiseerd dan die van Hindeloopen.[616]

Op basis van de literatuur en de ontwikkeling van de schippersgemeenschap van Hindeloopen wordt sterk de indruk gewekt dat de langdurige specialisatie in de houtvaart en de zakelijke en religieuze (doopsgezinde) banden met Amsterdam en de Zaanstreek ervoor zorgden dat de schippersgemeenschap van Hindeloopen een voor de hand liggende partij was voor het vervoer van de vanuit de Republiek aantrekkende vraag naar hout. Daarnaast waren schippers uit Hindeloopen vanwege hun lage loonkosten een zeer geschikte keuze.

6.3.3 Workum

Net als in Hindeloopen en Harlingen was de schippersgemeenschap van Workum al in de late middeleeuwen actief in het vervoer voor derden, zoals voor kooplieden in Holland en Amsterdam. Workum beschikte waarschijnlijk vooral over kleine schepen.[617] Daarnaast had Workum, in mindere mate dan Harlingen maar meer dan Hindeloopen, nijverheid en een handelsfunctie. Uit de literatuur komt naar voren dat vooral de scheepsbouw, steen- en kalkindustrie voor Workum van belang waren (paragraaf 5.3). Daarnaast nam na 1650 het vervoer van massagoederen, waaronder kalk en andere bouwmaterialen, naar de Kleine Oost toe (paragraaf 1.2.1). De kalkindustrie bleef van de tweede helft van de 17e tot het begin van de 18e eeuw ongeveer gelijk.[618] De schippersgemeenschap van Workum was in de 17e eeuw al

---

[612] Lootsma, 'De zeevaart van Hindeloopen', 223, 236- 238, 240, 237-238.
[613] Lootsma, 'De zeevaart van Hindeloopen', 228-232.
[614] Cor Trompetter, 'Schippersgemeenschappen aan de Zuiderzeekust', *Historisch tijdschrift Fryslân* 22 afl. 1 (2016) 24-26, aldaar 25-26; Trompetter, *Eén grote familie*, 11-13, 198-203, 241-243.
[615] Postma en Blom, *Hindeloopen aan de Zuiderzee*, 22, 32; Blom, *Stadsgezicht Hindeloopen*, 10, 21; Van Buijtenen, 'De scheepvaart van Hindeloopen', 148-149.
[616] Dit blijkt uit de diversiteit in ladingen. Schippers uit Hoorn verscheepten naast veel hout ook vaak verschillende granen, terwijl schippers uit Hindeloopen voornamelijk hout vervoerden. Bron: STR Online.
[617] In Friesland werden volgens de literatuur vooral kleine schepen gebruikt. Grote schepen werden vooral in Hindeloopen en in mindere mate in Harlingen gebruikt. Voor Workum wordt niet expliciet genoemd dat er vooral grote schepen gebruikt werden. Paragraaf 1.3.
[618] In 1664 waren er in Workum 11 kalkovens (figuur 5.3.2) en in 1668 waren er 9 kalkbranders. In 1710 waren er tussen de 10 en 12 kalkovens. Dit duidt op continuïteit, maar niet op groei. Faber, *Drie eeuwen Friesland*, 262-264.

in internationaal transport actief en kreeg net als de schippersgemeenschappen in Holland te maken met protectionistische maatregelen en oorlogen. Ten tijde van de oorlogen aan het eind van de 17e en het begin van de 18e eeuw nam de activiteit van de schippersgemeenschap van Workum in het internationale transport sterk af. Voor de in Workum geproduceerde kalk en bouwmaterialen waren Holland en de Kleine Oost belangrijke afzetgebieden (paragraaf 4.3 en 5.3). Aan het eind van de 17e en het begin van de 18e eeuw kenden zowel de scheepvaart van Workum als de plaats zelf geen neergang (paragraaf 5.3). Het is goed mogelijk dat schippers uit Workum in tijden van onrust op zee tijdelijk stopten met de scheepvaart, of terugvielen op vervoer van kalk en bouwmaterialen via nationaal transport naar Holland en via kustvaart naar de Kleine Oost. Hierdoor bleef de schade beperkt en de schippersgemeenschap actief. Op het moment dat na de Spaanse Successieoorlog de Nederlandse vraag naar transport aantrok, bestond er in Workum nog altijd investeringsbereidheid en een schippersgemeenschap. Deze schippersgemeenschap was, onder meer door de lagere loonkosten, een geschikte partij voor dit vervoer. In Workum speelden doopsgezinden een belangrijke rol in de stad. Zij waren welgesteld, behoorden tot de bovenlaag van de gemeenschap, en speelden mogelijk een verbindende rol tussen de vraag naar en het aanbod van transport. Bovendien blijkt uit onderzoek van Trompetter dat in het zuidwesten van Friesland veel schippers doopsgezind waren, net als kooplieden in Holland, en dat zij sterke onderlinge banden hadden (paragraaf 5.3).[619] Het is daarom aannemelijk dat, net als in Hindeloopen, doopsgezinde religieuze netwerken een belangrijke rol speelden in het verbinden van de vraag naar transport vanuit Holland met het aanbod van transport uit Workum.

6.4 De schippersgemeenschappen in de tweede helft van de 18e eeuw

De 18e eeuw kenmerkte zich voor alle plaatsen, met uitzondering van Harlingen, als een periode waarin tot ongeveer 1770-1780, en voor Lemmer en Workum tot ongeveer 1790, het internationaal transport en met name de Oostzeevaart bloeide. Al nam de Oostzeevaart van Harlingen in de loop van de 18e eeuw af, ook deze kende tussen de Spaanse Successieoorlog en de Vierde Engels-Nederlandse Oorlog enkele oplevingen. De tweede helft van de 18e eeuw bracht voor alle onderzochte plaatsen uiteindelijk een neergang van de scheepvaart en de schippersgemeenschappen die het internationaal transport leverden. In de 19e eeuw wisten alleen Harlingen, Lemmer, en in mindere mate Woudsend de Oostzeevaart te hervatten, al werd de omvang zoals in voorgaande eeuwen niet meer behaald.

Voor alle plaatsen waren op dit proces de volgende factoren van invloed. De organisatie en structuur van de internationale handel veranderde. In de 17e eeuw werden het transport en de distributie van bijvoorbeeld de graanhandel nog vanuit Amsterdam geregeld. In de 18e eeuw werd de graanhandel in toenemende mate vanuit de aanbodzijde, ofwel het Oostzeegebied, georganiseerd, waardoor het belang van Amsterdam afnam. In de Oostzeevaart nam het aantal doorvaarten van andere landen toe, waardoor het aandeel van de Republiek in het totale aantal doorvaarten afnam, al nam het aantal reizen van Nederlandse schippers naar het Oostzeegebied in absolute zin niet af. Andere plaatsen zoals Rotterdam en Hamburg werden belangrijker, waardoor de positie van Amsterdam als centrale plaats binnen het internationale handelsstelsel verder afnam. De afname van het belang van Amsterdam werd zowel door de toegenomen voorbijlandvaart als door de veranderende routes van de internationale handel versterkt. Schippers uit Harlingen, maar ook uit Woudsend, Heerenveen en Hindeloopen, konden hierdoor in de tweede helft van de 18e eeuw steeds minder goed de aansluiting vinden bij deze veranderende vraag naar transport (paragraaf 2.3).[620]

[619] Trompetter, *Eén grote familie*, 144-170.
[620] Scheltjens, *Dutch deltas*, 91-130; Scheltjens, 'The changing geography', 34; Huizinga, 'De geschiedenis van Harlingen', 26-27.

Voor Hindeloopen speelde in de afname van de Oostzeevaart daarnaast mee dat de Russische keizerin Elisabeth in de periode 1756-1757 restricties aan de houthandel oplegde. Waar andere schippers overstapten naar andere bestemmingen in het Oostzeegebied, wijzen Lindblad en De Buck erop dat schippers uit Hindeloopen dit niet deden. Waarschijnlijk had dit te maken met het gebruikte scheepstype met bijbehorende diepgang.[621] De sterke specialisatie op de houtvaart, die eerder leidde tot het overstappen van de bestemming Noorwegen naar het Oostzeegebied, had nu een negatieve invloed op de houtvaart, waardoor ook het aantal Sontdoorvaarten daalde (paragraaf 4.1). De literatuur noemt voor schippers uit Hindeloopen geen hernieuwde vaart op Noorwegen of Archangel (paragraaf 5.1).

Na een lange periode van rust betekende de Vierde Engels-Nederlandse Oorlog een grote aanslag op de handel en daarmee ook op het internationaal transport van de Republiek. Volgens Trompetter konden de economische gevolgen van de neergang eerst nog worden ondervangen door het varen onder neutrale vlag, of door verkoop van schepen. Maar deze oorlog was volgens Trompetter anders dan andere, omdat ze een langdurige periode van onrust inluidde met uiteindelijk desastreuze gevolgen.[622] Het varen onder neutrale vlag was niet langer een oplossing omdat de Engelsen strenger controleerden en daardoor vaker zogenaamd neutrale schepen opbrachten. De onrust continueerde tijdens de Franse tijd en de Coalitieoorlogen waardoor ook de verkoop van schepen geen oplossing was. Uiteindelijk ging dit ten koste van de werkgelegenheid en nam hierdoor de scheepvaart in de onderzochte plaatsen af.[623] Ook Wegener Sleeswijk wijst erop dat de rentabiliteit van de koopvaardij afnam. Na 1775 waren de rendementen van de rederijen in Friesland beduidend lager.[624] Mogelijk wijst de oprichting van een onderlinge scheepsassurantie in 1775 en 1777 in Workum ook op een lagere opbrengsten in de scheepvaart (paragraaf 5.3). Voor alle onderzochte plaatsen hadden de Vierde Engels-Nederlandse Oorlog en de daarop volgende tij met vele oorlogen een enorme invloed op de scheepvaart, wat waarschijnlijk tot een afname van de investeringsbereidheid in de maritieme scheepvaart heeft geleid.

Aan het einde van de 18e en het begin van de 19e eeuw nam voor alle onderzochte plaatsen de Oostzeevaart af. Hindeloopen werd opvallend zwaar door deze periode geraakt. Hier viel de internationale scheepvaart geheel weg waardoor de plaats economische neergang en verval kende. Ook de andere steden kenden een afname van de scheepvaart en een periode van economische neergang, zij het minder dan in Hindeloopen. De neergang voor Workum zette vanaf de tijd van de Coalitieoorlogen tot in de 19e eeuw door. Alleen Harlingen wist, nadat de neergang aanvankelijk doorzette, zich in de 19e eeuw te herstellen en werd opnieuw actief in de Oostzeevaart. De vlekken kregen volgens de literatuur niet te maken met een algehele neergang, en ook hun bevolkingsontwikkeling lijkt niet op een neergang te wijzen. Lemmer bleef een belangrijke havenplaats, en schippers uit Lemmer stapten over van internationaal transport over zee, naar transport via de binnenvaart en kustvaart op de Kleine Oost (paragraaf 5.5). Ook de andere vlekken kregen waarschijnlijk een alternatieve functie en richtten zich op andere sectoren dan de maritieme scheepvaart. In de 19e eeuw herstelde de Oostzeevaart van Lemmer en Woudsend zich in beperkte mate.

---

[621] Lindblad en De Buck, 'Shipmasters', 150-152.
[622] Trompetter, *Eén grote familie*, 79-80; Lootsma, 'De zeevaart van Hindeloopen', 243; Frerichs, 'Geschiedenis', 14-15.
[623] Trompetter, *Eén grote familie*, 79-80; Lootsma, 'De zeevaart van Hindeloopen', 243; Frerichs, 'Geschiedenis', 14-15; Lolle Harings Nauta uit Woudsend is een voorbeeld van een schipper die in deze periode onder neutrale vlag voer. Hij gaf in de tijd van de Coalitieoorlogen onder andere Emden, Papenburg, Inn-und-kniphausen en Pruisen op als herkomstplaats. Het schip waarop hij voer werd rond 1800 verkocht aan een koper uit Oost-Friesland. Het schip voer echter onder neutrale Deense vlag, maar werd nadat Engeland ook met Denemarken in conflict raakte alsnog opgebracht. In 1802 stopte Lolle Harings Nauta met varen. De Boer, 'Opkomst, bloei en neergang van zeevarend Woudsend', 45, 58-66.
[624] Wegener Sleeswijk, 'Rendement', 72-80; Wegener Sleeswijk, 'Financiering', 46-52.

7. Conclusie

Voor het verklaren van het aandeel dat schippers uit Friesland op de Nederlandse transportmarkt hadden richt de historiografie zich voornamelijk op het tijdvak 1650-1770 waarin het aantal Sontdoorvaarten van schippers uit Holland en Friesland respectievelijk af- en toenam. Waarom juist vanuit Friesland schippers actief konden worden, en wat aan de toename van hun aandeel vooraf ging, krijgt hierin minder aandacht. Het antwoord op de vraagstelling van dit proefschrift, hoe, waar, en wanneer schippersgemeenschappen in Friesland tot stand kwamen, hoe ze zich ontwikkelden en welke factoren hierop van invloed waren, wordt hieronder uiteengezet en biedt tezamen met het gecombineerd toepassen van de beschreven vigerende theoretische modellen een aanvullende verklaring op de bestaande historiografie.

Met de beschreven vigerende modellen is het hoe en waar schippersgemeenschappen tot stand kwamen te verklaren. In Friesland ontstonden schippersgemeenschappen in aan water gelegen plaatsen. Een plaatselijk overschot aan arbeidskrachten als gevolg van bevolkingsgroei en specialisatie in de landbouw, en de toegenomen vraag naar transport voor regionaal geproduceerde goederen, lagen hieraan ten grondslag. Rondom Heerenveen werd turf geproduceerd. Voor de andere plaatsen waren dit vooral landbouwproducten. Alle onderzochte plaatsen ontwikkelden internationaal transport vanuit nationaal transport. Nationaal transport leidde tot contacten in handelscentra zoals Amsterdam en met kooplieden in Holland, waardoor de voor internationaal transport benodigde kennis en informatie beschikbaar kwam. Bovendien had de handel en de internationale positie van Amsterdam een belangrijke invloed op de vraag naar internationaal transport, en daarmee op de onderzochte schippersgemeenschappen.

Aan de ontwikkeling van het maritiem transport van de schippersgemeenschappen in zowel de vlekken als de steden lagen dezelfde factoren ten grondslag, al zijn de vlekken later dan de steden ontstaan. De steden daarentegen kenden vanwege hun eigen specifieke kenmerken en achtergrond ieder hun eigen ontwikkeling.

De vlekken Woudsend, Lemmer en Heerenveen kregen pas vanaf het begin van de 18^{e} eeuw aansluiting bij de internationale transportmarkt. Vanwege deze late aansluiting hadden de vlekken geen schade geleden van buitenlandse protectionistische maatregelen en onrust als gevolg van oorlogen. Bovendien kenden deze plaatsen economische bloei en bestond er voldoende bereidheid tot investeren in de scheepsbouw. Er waren schippers in de vlekken beschikbaar, en hun loonkosten waren net als van andere schippers in Friesland lager dan in Holland. Hierdoor waren de schippersgemeenschappen van de vlekken in Friesland, toen in het begin van de 18^{e} eeuw de vraag naar transport vanuit de Republiek weer toenam en het aanbod vanuit Holland was afgenomen, een geschikte partij voor dit vervoer. Contacten met Holland vanuit het nationale transport in de 17^{e} eeuw maakten de overstap op internationaal transport mogelijk.

Doordat de schippersgemeenschappen van de onderzochte steden in de 17^{e} eeuw wel in internationaal transport actief waren, hadden zij net als de schippersgemeenschappen in Holland te maken gehad met onrust en schade door de oorlogen in de tweede helft van de 17^{e} eeuw en het begin van de 18^{e} eeuw. Specifieke plaats afhankelijke factoren maakten dat deze schippersgemeenschappen ook in de 18^{e} eeuw actief bleven.

Harlingen was een handelshaven en had eigenhandel, nijverheid en een kooplieden-stand, en bediende hiermee een groot achterland. Door deze brede basis en functie, waaronder distributie van goederen van en naar Friesland en Groningen, bleef Harlingen ondanks de invloed van Amsterdam een belangrijk deel van haar handels- en distributiefunctie behouden.

Daarnaast profiteerde Harlingen van de vraag naar transport door derden. Harlingen beschikte over zowel grote als kleine schepen, en schippers uit Harlingen waren actief in de vaart op de Kleine Oost. Het lijkt aannemelijk dat de kustvaart met kleine schepen een alternatief bood voor de neergaande vaart over open zee zoals de Oostzeevaart. Hierdoor kon Harlingen toch maritiem actief blijven.

Hindeloopen was van oudsher gericht op Holland en het vervoer voor derden. Zij had weinig handel en verbinding met haar achterland. De schippersgemeenschap was gespecialiseerd in het transport van hout. Hiervoor beschikte Hindeloopen over grote schepen die minder geschikt waren voor ondiep water zoals de kustvaart. Als gevolg van de neergang van de houtvaart op Noorwegen ten tijde van de Engelse Akten van Navigatie en de oorlogen van de tweede helft van de 17e eeuw maakte Hindeloopen de overstap naar Narva in het Oostzeegebied. Hindeloopen beschikte over doopsgezinde familie- en zakelijke netwerken met banden in de Zaanstreek en Holland. Vanwege de specialisatie in de houtvaart en deze religieuze netwerken waren schippers uit Hindeloopen waarschijnlijk de beste keus voor houttransport vanuit de Republiek. Na 1713 profiteerden zij dan ook het meest van de toegenomen vraag naar hout en het hiervoor benodigde houttransport.

De schippersgemeenschap van Workum verzorgde al in de middeleeuwen transport voor derden. Daarnaast had Workum een belangrijke nijverheidsfunctie, handel op kleine schaal, en een betere verbinding met het achterland dan Hindeloopen. Kalk en bouwmaterialen waren belangrijke nijverheidsproducten die naar Holland werden vervoerd. Kalk werd vanwege de goede kwaliteit daarvan aan de Kleine Oost geleverd. Workum beschikte over kleine schepen geschikt voor ondiep water, zoals de kustvaart. Tijdens de onrust en oorlogen in de 17e en het begin van de 18e eeuw nam de Oostzeevaart van Workum beduidend af. Het lijkt aannemelijk dat transport van kalk en bouwmaterialen een alternatief was voor de neergang van de internationale vaart over open water, zoals de Oostzeevaart. Schippers uit Workum gingen zeer waarschijnlijk in plaats daarvan varen op nationale en internationale bestemmingen die via kustvaart zoals de Waddenzee en Duitse Bocht te bereiken waren.

Gedurende de 18e eeuw leverde de scheepvaart in Friesland zowel voor de steden als de vlekken een hoog rendement, doordat na de Spaanse Successie- en de Grote Noordse Oorlog een lange periode van rust aanbrak waarin de Republiek tijdens oorlogen, op de laatste jaren van de Oostenrijkse Successieoorlog na, neutraal was. Hiervan profiteerde de scheepvaart in Friesland omdat daardoor de vraag naar transportruimte toenam. In de tweede helft van de 18e eeuw nam uiteindelijk de scheepvaart voor alle plaatsen af. Dit kwam doordat het belang van Amsterdam binnen de internationale handel afnam. Daarnaast kwam door de Vierde Engels-Nederlandse Oorlog en de Franse tijd en de Coalitieoorlogen de handel van de Republiek grotendeels stil te liggen. Voor deze lange crisisperiode was het varen onder neutrale vlag niet langer een alternatief. Workum en Lemmer kenden na de Vierde Engels-Nederlandse Oorlog in tegenstelling tot de andere plaatsen een langere bloeiperiode. Omdat Workum en Lemmer over een grotere flexibiliteit beschikten, konden zij zich beter op de veranderende omstandigheden en de opkomende vaarroutes aanpassen. Daarnaast is het aannemelijk dat schippers vanuit deze plaatsen met kleine schepen via de Waddenzee of de binnenvaartroute via Friesland en langs de kust naar het Oostzeegebied en de Kleine Oost voeren. Kustvaart op de Kleine Oost is voor Harlingen ook aannemelijk. De onrustige tijd van de Coalitieoorlogen betekende voor alle zes plaatsen een neergang in de scheepvaart. Alleen Harlingen, Lemmer en in mindere mate Woudsend hebben zich hier enigszins van kunnen herstellen.

Summary

Shipping in Friesland. The development of maritime shipmaster communities in Friesland during the early modern period.

This thesis discusses the origin and development of Frisian shipmaster communities and their role in maritime transport during the early modern period. In order to explain the major share of Frisian shipmasters in transport for Dutch trade, this thesis discusses how, where, and when Frisian shipmaster communities arose, how they evolved, and which factors influenced their development.

Despite the acknowledgement of the importance of maritime transport for the Dutch Republic in historiography, this topic has attracted little attention. Research into Dutch merchant shipping focuses mainly on trade and early modern economic growth, towns of economic importance, the amount of carried goods, (proto)industrialization, agriculture, and trade development. Usually transport data is linked to trade developments instead of shipmasters and shipmaster communities. Even when shipmasters are the focal point of research, the extent and period of research are mostly very limited which leads to confined or very general statements about why shipmasters developed transport services.

What the development of shipmaster communities in Friesland looked like, and why this development differed in various places, remained unclear. However, it is a widespread historiographical notion that within the Dutch Republic shipmasters initially came mainly from Holland, after which they came mainly from Friesland during the second half of the 17th and first half of the 18th century, and from Groningen during the second half of the 18th century. Yet where and how these shipmaster communities arose is hardly discussed in historiography.

The establishment of the Sound Toll Registers Online (STR Online) database has been a motive for this research. In this digital database the Sound Toll Registers (STR) have become available over the internet in recent years. Payments of the Sound Toll, which was levied when ships passed through the Sound between Denmark and Sweden, have been registered in the STR. These registrations have largely been preserved for the period 1574-1857, and partly for the period 1497-1574. The STR contain information on almost all traffic to and from the Baltic Sea, and are therefore a very important primary source. Hence, this primary source gives a good insight into transport during the early modern period. Statistical summaries of the STR, the so-called Sound Toll Tables (STT), have been used in historiography. In the STT a lot of information and connections from the original source are missing. In contrast to the STT the use of the STR Online makes it possible to investigate maritime transport and shipmasters on a larger scale, and to investigate the development of shipmaster communities in Friesland into more detail. Furthermore, Scheltjens has formulated a theory and methodology for the study and analysis of maritime transport and maritime shipmaster communities that can be applied to the STR Online material. Combined with the availability of the STR Online, this offers new research opportunities, such as case studies into the development of shipmaster communities.

Several questions remain unanswered in historiography, such as why and at what time shipmaster communities developed in which places, why there and not in other places, and which factors influenced the rise and development of shipmaster communities. To answer the question of how, where, and when shipmaster communities arose in Friesland, how they evolved and what factors influenced this development, this thesis includes case studies

making use of a theoretical framework based on the specialisation model of De Vries, the gateway model of Lesger and the evolution model of Scheltjens. Transport data over longer time periods has been analysed to gain insight in the development of the shipmaster communities in the places that were chosen for the case studies. Besides transport data the context and development of these places have been analysed.

For a good understanding of the context of maritime shipmaster communities and their development in Friesland, chapter 1 discusses the development of merchant shipping in the Dutch Republic, as well as the main destinations of shipmasters from the Dutch Republic and the role of shipmasters from Friesland. This chapter also discusses the explanations given in historiography for the emergence and development of maritime transport by shipmasters from Friesland. Some authors focus on changing circumstances in the province of Holland, while others argue that shipmasters from Friesland sailed on smaller ships, worked for lower wages, specialised in routes or goods, combined transport services with being a farmer, and that agriculture and shipping in general were economic sectors that had a positive influence on each other. These explanations focus mainly on the situation in Holland, and partly on Friesland. Moreover, the period 1650-1770 is the focal point, as it were these years when shipmasters from Friesland became of more importance for the transport function of the Dutch market. The arguments do not, however, give a clear and conclusive answer to the aforementioned question of how, where, and when shipmaster communities in Friesland arose, how they evolved and what factors influenced their development.

In chapter 2 the specialisation, gateway and evolution models are discussed as a theoretical framework for the development of shipmaster communities. The specialisation model explains how a process of specialisation in agriculture led to labour division. Instead of being self-sustaining, people became more and more specialised in different trades. Combined with population increase, more people became available for other and new professions, such as trade and transport. This also led to a reallocation of people, as many migrated from the agricultural countryside to towns and non-agricultural villages. These villages, so called vlekken, became town-like with specific rights and provisions. These vlekken played an important role in the development of transport services, since they functioned as regional markets where agricultural products could be sold, and were inhabited with people that could provide their transport services for the increasing demand for transport to and from these vlekken.

The gateway model offers an explanation for the influence that different gateways had, both on each other and on other towns and villages within a gateway system. This model explains the influence and importance of central gateways such as Amsterdam. Though the specialisation and gateway models help understand some of the influences on the rise and development of shipmaster communities, they mainly focus on broader economic developments and trade, and not on transport and the people that executed this transport.

The evolution model incorporates important parts of both the specialisation and gateway model, and it offers further insights in the rise of shipmaster communities. The evolution model focuses on the regional, national and international phases of shipmaster communities, but also offers an understanding of the role and influence of central places on the demand for and supply of transport services. At first, demand was regional and stemmed from farmers and other producers who, through the process of specialisation, had a need to have their goods transported to a marketplace. Because of the specialisation process, population growth and labour division, shipmasters could supply their transport services. Out of this regional transport they became active in national transport, through an increasing demand for bricks, tiles, lime, peat and agricultural goods in other provinces. This explains why these shipmasters came into contact with larger central places, such as Amsterdam. With its trade

function and many merchants, Amsterdam was an important node within a wider trade network. Next to that, Amsterdam functioned as an important centre for information on trade, transport and prices, thus connecting supply of and demand for transport services. This is why shipmasters that operated on a national level could obtain contacts and information that made it possible for them to supply international transport services.

The demarcation of the study, the choice for case studies into the shipmaster communities of the towns of Hindeloopen, Harlingen and Workum, and the vlekken Woudsend, Lemmer and Heerenveen, as well as the source material and methodology used are discussed in chapter 3. The source material contains the names of shipmasters and their places of residence. Many sources also contain information about the (planned) routes of these shipmasters. In this study the names of the shipmasters and their places of residence have been standardized, in order to analyse their activities during the periods 1641-1660, 1691-1710, 1741-1760 and 1791-1810.

Chapter 4 represents the results of the study of the source material for the aforementioned case studies. Per case study the development of the number of Baltic shipmasters, the development of the total number of shipmasters, the degree of activity of the Baltic shipmasters, and the most important destinations of the shipmaster community, both inside and outside the Baltic region, are discussed. During the course of the 18th century all places except Harlingen had flourishing shipmaster communities. Even the shipmaster community of Harlingen, which overall declined during the 17th and 18th centuries, had periods in which shipping increased. In all places the core of the shipmaster community was made up by shipmasters who were very active or regularly active in Baltic shipping. Most Sound passages were made by these shipmasters. Shipmasters from Hindeloopen mostly transported timber. During the 17th century this timber came mainly from Norway, and from the end of the 17th and during the 18th centuries from Narva. The shipmaster communities from the other places did not have such a strong specialisation on goods and destination.

Chapter 5 provides the context in which the supply of maritime transport services developed in the places studied, based on both literature and elements from the previous chapters. This context is sketched by discussing the origins and history of the place, the relevant geographical circumstances, the functionality and service level of the place, the number of inhabitants and the overall development of the place during the early modern period. During the 12th, 13th and 14th centuries Harlingen, Workum and Hindeloopen developed from villages into towns. At different levels, these towns had functionality for their hinterland. Hindeloopen had less fertile meadows than Workum and Harlingen, and functioned as a local market place. Hindeloopen connected its hinterland with for instance Holland, although shipping was of much greater importance. Workum had more fertile meadows and more crafts and industries of importance than Hindeloopen, including ship building. It played a greater role in connecting its hinterland with other provinces than Hindeloopen. Harlingen had fertile meadows, crafts and industries of importance, a merchant class, and a good connection with its hinterland. Harlingen had an important market function, both for regional and international trade, and functioned as an import and export intermediary between the provinces of Friesland and Groningen on the one hand, and other provinces in the Dutch Republic and other countries on the other hand. During the late Middle Ages Woudsend and Lemmer developed from agricultural villages into vlekken; villages with a broader regional economic functionality. During the 16th and 17th centuries Heerenveen developed from a peat colony into a vlek and also functioned as a regional centre of trade. These vlekken flourished during the 18th century. All studied shipmaster communities were influenced by Amsterdam as a centre of trade and information. During the end of the 18th century all shipmaster communities declined.

Chapter 6 is based on the previous chapters on historiography, theory, the studied source material, and the development of the studied places. This chapter gives an explanation for the rise of the shipmaster communities for all studied places, explains the connection of the studied vlekken with the demand for transport of the Dutch Republic, discusses why the studied towns retained a share in international transport of the Dutch Republic during the 18th century, and concludes with an explanation for the development of the shipmaster communities during the second half of the 18th century.

The described relevant theoretical models explain 'how' and 'where' shipmaster communities came into existence. In Friesland shipmaster communities came into being in places that were next or near to water. This was a result of a local surplus of labour due to population increase, specialisation in agriculture, and an increasing demand for transport for regionally produced goods. Around Heerenveen peat was extracted, and around the other places regional production mainly existed of agricultural goods. In all examined places international transport developed out of national transport. National transport led to contacts within larger centres of trade, such as Amsterdam, and to contacts with merchants in Holland. In this respect, national transport made the necessary knowledge and information available for these shipmaster communities. Moreover, Amsterdam's trade and international position had an important influence on the demand for international transport services, and thus on the studied shipmaster communities. In the examined towns as well as in the examined villages the development of maritime transport was influenced by the same factors, even though the villages came into existence in a later stadium than the towns. The towns on the other hand had different specific characteristics and backgrounds, and therefore their own specific development.

The shipmaster communities of the studied towns were active in international transport during the 17th century. Like shipmaster communities in Holland they had experienced hardship, damages and financial losses through the turmoil and wars of the second half of the 17th and the beginning of the 18th centuries. Through specific location-dependent factors their shipmaster communities could remain active during the 18th century. Harlingen was an important port with its own trade, industry and a merchant class. With its functionality Harlingen served a large hinterland, and distributed goods to and from Friesland and Groningen. Despite the impact of Amsterdam, which took over part of Harlingen's trade and functionality, Harlingen was able to retain a significant part of its trading and distribution function because of its broad functionality and import and export function for Friesland and Groningen. Additionally, Harlingen benefited from the increased demand for transport by third parties due to the expansion of cities and trade in the Dutch Republic. Harlingen had both large and small ships, and shipmasters from Harlingen were active on destinations on the North Sea coast in Denmark and Germany. It seems likely that coastal shipping with small vessels offered an alternative for the decline of over sea shipping to for instance the Baltic. This explains why shipmasters from Harlingen could remain active in international transport during the 17th and 18th centuries.

Hindeloopen traditionally focused on Holland and transport for third parties. It only had little commerce and a limited connection with its hinterland. Its shipmaster community specialised in the transport of timber. For this transport Hindeloopen had large ships that were less suitable for shallow waters and coastal shipping. Following the decline in timber export from Norway as a result of the English Navigation Acts and the wars of the second half of the 17th century, shipmasters from Hindeloopen sailed to Narva in the Baltic to transport timber. Hindeloopen had Mennonite family and business ties with Zaandam and Holland. Shipmasters from Hindeloopen were, as a result of their specialisation in timber transport and the aforementioned religious networks, probably the best choice for timber transport to the Republic. It seems that the shipmaster community of Hindeloopen benefited most from the

increased demand for timber and timber transport after 1713, a year after which a long period of peace and stability followed.
Since the Middle Ages the shipmaster community of Workum had also transported goods for third parties. Workum had developed an important industrial function, small scale trading, and had a better connection with its hinterland than Hindeloopen. Lime and building materials were important industrial products, for which Holland was an important destination. Lime from Workum, which was produced by burning shells with peat instead of timber, was of good quality due to this production process. This explains the demand for this product abroad, in for example Bremen and Hamburg. Workum had small vessels suitable for shallow waters and coastal shipping. During the wars of the 17th and early 18th centuries, Baltic shipping by shipmasters from Workum declined significantly. It seems probable that the transport of lime and building materials offered an alternative. It is likely that shipmasters from Workum sailed to national and international destinations that could be reached through coastal shipping, for example over the Wadden Sea and the German Bight.

The villages Woudsend, Lemmer and Heerenveen only became active in international transport during the first quarter of the 18th century, much later than Hindeloopen, Harlingen and Workum. Therefore these villages did not suffer financial losses through foreign protectionism and wars during the second half of the 17th century. Contrary to shipmaster communities that were active in international transport before the beginning of the 18th century, these villages experienced economic growth and willingness to invest in shipbuilding. Shipmasters were available and, as elsewhere in Friesland, they worked for lower wages than shipmasters in Holland. Therefore, shipmaster communities in the vlekken of Friesland were a suitable match when, during the first quarter of the 18th century, the demand for transport services from the Dutch Republic increased, while at the same time the supply from Holland decreased. The connections with Holland, which were established through national transport during the 17th century, made this transition to international transport possible.

After the Spanish Succession War and the Great Northern War the 18th century was highly profitable for shipping in Friesland, in both the towns and the villages. It was a period of peace and economic stability for the Dutch Republic. During most wars of this era, except the last years of the War of the Austrian Succession, the Dutch Republic remained neutral. This was profitable for shipping in Friesland, because the demand for cargo space increased. During the second half of the 18th century shipping eventually declined for most of the studied places, due to the decreasing importance of Amsterdam in international trade, and the diminishing effect that the Fourth Anglo-Dutch War, the Coalition Wars, the Napoleonic Wars and French occupation had on Dutch and international trade. During this long period of crisis, neutral shipping with a false flag no longer sufficed. Unlike the other studied places, the shipmaster communities of Workum and Lemmer did flourish after the Fourth Anglo-Dutch War and almost until the end of the 18th century. Their shipmasters showed greater flexibility and were better able to adapt to changing circumstances and new emerging routes. In addition, it is likely that shipmasters from Workum and Lemmer sailed with small vessels over the Wadden Sea or along the inland route through Friesland and along the coast to destinations along the North Sea shores and the Baltic. It is plausible that shipmasters from Harlingen also commenced coastal shipping to destinations along the North Sea shores. Eventually, the troubled period of the Coalition Wars and Napoleonic Wars led to a tremendous decline of shipping activities for all places studied. Only Harlingen, Lemmer, and to a lesser degree Woudsend, were able to somewhat recover their shipping activities after this period.

Chapter 7 highlights the justification for this dissertation, its research question, and summarizes its main findings.

Bijlagen

3.1 Voorbeeld verhuizende schippers

Op basis van het onderzochte STR Online materiaal lijkt een aantal schippers te zijn verhuisd. Deze schippers gaven eerst veelal de ene woonplaats op, om vervolgens een aantal jaren een andere woonplaats op te geven. Dit kwam slechts in een marginaal aantal gevallen voor, in verhouding tot het totale aantal schippers en vermeldingen. Ook kwam het voor dat een schipper een aantal keren een verschillende woonplaats opgaf, en daarnaast consequent dezelfde woonplaats. Slechts in een enkel geval was daadwerkelijk sprake van een verhuizende schipper, waarvan hieronder enkele voorbeelden worden gegeven.

D/M/J	=	Dag, maand en jaar
VN_0/1/2	=	Voornaam; origineel, eerste en tweede standaardisatie
PAT_0/1/2	=	Patroniem; origineel, eerste en tweede standaardisatie
AN_0/1/2	=	Achternaam; origineel, eerste en tweede standaardisatie
Plaats_0/1/2	=	Herkomstplaats schipper; origineel, eerste en tweede standaardisatie

D	M	J	VN_0	VN_1	VN_2	PAT_0	PAT_1	PAT_2	AN_0	AN_1	AN_2	Plaats_0	Plaats_1	Plaats_2
12	9	1747	Ade	EEDE	**ATE**	*	*	*	Hartmans	HARTMANS	**HARTMANS**	De Lemmer	Lemmer	**Lemmer**
29	10	1747	Atte	ATE	**ATE**	*	*	*	Hartmans	HARTMANS	**HARTMANS**	D Lemmer	Lemmer	**Lemmer**
21	7	1749	Atte	ATE	**ATE**	*	*	*	Hartmanns	HARTMANS	**HARTMANS**	De Lemmer	Lemmer	**Lemmer**
20	9	1749	Atte	ATE	**ATE**	*	*	*	Hartman	HARTMANS	**HARTMANS**	De Lemmer	Lemmer	**Lemmer**
10	8	1750	Atte	ATE	**ATE**	*	*	*	Hartmans	HARTMANS	**HARTMANS**	D Lemmer	Lemmer	**Lemmer**
26	9	1750	Atte	ATE	**ATE**	*	*	*	Hartmans	HARTMANS	**HARTMANS**	De Lemmer	Lemmer	**Lemmer**
17	5	1751	Atte	ATE	**ATE**	*	*	*	Hartman	HARTMANS	**HARTMANS**	Lemmer	Lemmer	**Lemmer**
10	7	1751	Atte	ATE	**ATE**	*	*	*	Hartmans	HARTMANS	**HARTMANS**	De Lemmer	Lemmer	**Lemmer**
24	4	1752	Atte	ATE	**ATE**	*	*	*	Hartman	HARTMANS	**HARTMANS**	Harlingen	Harlingen	**Lemmer**
21	6	1752	Atte	ATE	**ATE**	*	*	*	Hartmans	HARTMANS	**HARTMANS**	De Lemmer	Lemmer	**Lemmer**
23	9	1752	Atte	ATE	**ATE**	*	*	*	Hartmans	HARTMANS	**HARTMANS**	De Lemmer	Lemmer	**Lemmer**
17	4	1753	Ate	ATE	**ATE**	*	*	*	Hartmans	HARTMANS	**HARTMANS**	Wousend	Woudsend	**Woudsend**
4	9	1753	Atte	ATE	**ATE**	*	*	*	Hartmanns	HARTMANS	**HARTMANS**	Woudsend	Woudsend	**Woudsend**
8	4	1754	Atte	ATE	**ATE**	*	*	*	Hartmann	HARTMANS	**HARTMANS**	Woudsend	Woudsend	**Woudsend**
6	6	1754	Atte	ATE	**ATE**	*	*	*	Hartmans	HARTMANS	**HARTMANS**	Wousend	Woudsend	**Woudsend**
30	7	1754	Atte	ATE	**ATE**	*	*	*	Hartmans	HARTMANS	**HARTMANS**	Wousend	Woudsend	**Woudsend**
4	9	1754	Alte	ALT	**ATE**	*	*	*	Hartmann	HARTMANS	**HARTMANS**	Woudsend	Woudsend	**Woudsend**
17	4	1755	Ate	ATE	**ATE**	*	*	*	Hartmans	HARTMANS	**HARTMANS**	Wousend	Woudsend	**Woudsend**
21	5	1755	Atte	ATE	**ATE**	*	*	*	Hartmans	HARTMANS	**HARTMANS**	Woudsend	Woudsend	**Woudsend**
4	9	1755	Atte	ATE	**ATE**	*	*	*	Hertmans	HARTMANS	**HARTMANS**	Woudsend	Woudsend	**Woudsend**
6	5	1756	Alte	ALT	**ATE**	*	*	*	Hartmanns	HARTMANS	**HARTMANS**	Lemmer	Lemmer	**Woudsend**
1	7	1756	Atte	ATE	**ATE**	*	*	*	Hartmanns	HARTMANS	**HARTMANS**	Woudsend	Woudsend	**Woudsend**
5	9	1756	Alte	ALT	**ATE**	*	*	*	Hartmanns	HARTMANS	**HARTMANS**	Woudsend	Woudsend	**Woudsend**
5	10	1757	Atte	ATE	**ATE**	*	*	*	Hartmans	HARTMANS	**HARTMANS**	Wousend	Woudsend	**Woudsend**
19	5	1758	Atte	ATE	**ATE**	*	*	*	Hartmans	HARTMANS	**HARTMANS**	De Lemmer	Lemmer	**Woudsend**
4	7	1758	Atte	ATE	**ATE**	*	*	*	Hartmanns	HARTMANS	**HARTMANS**	Woudsend	Woudsend	**Woudsend**
20	8	1758	Atte	ATE	**ATE**	*	*	*	Hatsmann	HARTMANS	**HARTMANS**	Wousend	Woudsend	**Woudsend**
17	9	1758	Atte	ATE	**ATE**	*	*	*	Hartmanns	HARTMANS	**HARTMANS**	Worckum	Workum	**Woudsend**

D	M	J	VN_0	VN_1	VN_2	PAT_0	PAT_1	PAT_2	AN_0	AN_1	AN_2	Plaats_0	Plaats_1	Plaats_2
17	5	1753	Sitze	SIETSE	**SIETSE**	Pierds	PIERS	**PIERS**	*	*	*	Woudsend	Woudsend	**Woudsend**
25	10	1754	Sytze	SIETSE	**SIETSE**	Piers	PIERS	**PIERS**	*	*	*	Woudsend	Woudsend	**Woudsend**
26	9	1756	Sytze	SIETSE	**SIETSE**	Piers	PIERS	**PIERS**	*	*	*	Lemmer	Lemmer	**Lemmer**
5	8	1759	Sitze	SIETSE	**SIETSE**	Piers	PIERS	**PIERS**	*	*	*	D. Lemmer	Lemmer	**Lemmer**

3.2 Steekproef uit eenmalige en sporadische schippers

Sommige schippers kwamen slechts één of enkele malen voor in de STR Online. Om een beeld te krijgen waar deze schippers daadwerkelijk vandaan kwamen, werd verspreid over de besproken plaatsen en onderzochte perioden een steekproef naar eenmalige en sporadische schippers gedaan. Aan de hand van de naam van de schipper werd in de STR Online naar andere vermeldingen gezocht. Hierdoor kwamen doorvaarten naar voren die door de selectie op plaatsnamen voor het onderzoek buiten het onderzochte materiaal waren gebleven. Vervolgens werd gekeken of de gevonden doorvaarten aan de onderzochte schipper toegeschreven konden worden op basis van het vaarpatroon en de vermelde data.

Uit de steekproef blijkt dat slechts in een enkel geval sprake was van een verhuizende schipper, terwijl in het merendeel van de gevallen deze schippers eigenlijk uit een andere herkomstplaats kwamen. Hieronder worden meerdere voorbeelden gegeven, waarbij de onderzochte vermeldingen lichtgrijs zijn gemarkeerd.

D/M/J	=	Dag, maand en jaar
VN_0/1/2	=	Voornaam; origineel, eerste en tweede standaardisatie
PAT_0/1/2	=	Patroniem; origineel, eerste en tweede standaardisatie
TV	=	Tussenvoegsel
AN_0/1/2	=	Achternaam; origineel, eerste en tweede standaardisatie
Plaats_0/1/2	=	Herkomstplaats schipper; origineel, eerste en tweede standaardisatie
GERKES	=	Onderzochte vermelding

Voorbeeld van als verhuizend geïnterpreteerde schipper

D	M	J	VN_0	VN_2	PAT_0	PAT_2	AN_0	AN_2	Plaats_0	Plaats_2
29	4	1791	Foppe	**FOPPE**	Gerkes	**GERKES**	Hengst	**HINGST**	Worckum	**Workum**
15	5	1786	Foppe		Gerkes		Hengst		Worckum	**Workum**
6	8	1786	Foppe		Gerkes		Hengst		Vriesland	**Workum**
16	9	1786	Foppe		Gerkes		Hengst		Vriesland	**Workum**
13	10	1786	Foppe		Gerrit		Hengst		Worckum	**Workum**
24	9	1787	Foppe		Gerkes		Hengst		Worckum	**Workum**
21	4	1788	Foppe		Gerkes		Hengst		Worckum	**Workum**
15	5	1788	Foppe		Gerkes		Hengst		Worckum	**Workum**
3	8	1788	Foppe		Gerkes		Hengst		Workum	**Workum**
24	11	1788	Foppe		Gerkes		Hengst		Amsterdam	**Workum**
14	6	1789	Foppe		Gerrit		Hengst		Worckum	**Workum**
13	4	1790	Foppe		Gerkes		Hengst		Worckum	**Workum**
23	6	1790	Foppe		Gerkes		Hengst		Worckum	**Workum**
26	8	1790	Foppe		Gerkes		Hengst		Worckum	**Workum**
29	4	1791	Foppe		Gerkes		Hengst		Worckum	**Workum**
8	4	1792	Foppe		Gerkes		Hengst		Stavorn	**Stavoren**
2	6	1792	Foppe		Gerkes		Hengst		Stavorn	**Stavoren**
7	9	1792	Foppe		Gerkes		Hengst		Stavorn	**Stavoren**
21	5	1793	Foppe		Gorkes		Hengst		Stavorn	**Stavoren**

Eenmalige schippers met volgens mijn interpretatie een andere vaste woonplaats

Nr.	D	M	J	VN_0	VN_2	PAT_0	PAT_2	TV	AN_0	AN_2	Plaats_0	Plaats_1	Plaats_2
1	1	4	1790	Anske	**ANSKE**	Steffens	**STEFFENS**			*	Vriesland		**MAKKUM**
2	3	7	1790	Anske	**ANSKE**	Steffens	**STEFFENS**			*	Mackum		**MAKKUM**
3	11	6	1791	Anske	**ANSKE**	Steffens	**STEFFENS**			*	Vriesland		**MAKKUM**
4	16	8	1791	Anske	**ANSKE**	Steffens	**STEFFENS**			*	Mackum		**MAKKUM**
5	9	10	1791	Anske	**ANSKE**	Steffens	**STEFFENS**			*	Mackum		**MAKKUM**
6	23	12	1791	Anske	**ANSKE**	Steffens	**STEFFENS**			*	Mackum		**MAKKUM**
7	26	5	1792	Anske	**ANSKE**	Steffens	**STEFFENS**			*	Mackum		**MAKKUM**
8	17	7	1792	Anske	**ANSKE**	Steffens	**STEFFENS**			*	Vriesland		**MAKKUM**
9	8	9	1792	Anske	**ANSKE**	Steffens	**STEFFENS**			*	Mackum		**MAKKUM**
10	10	6	1794	Anske	**ANSKE**	Steffens	**STEFFENS**			*	Vrisland		**MAKKUM**
11	21	7	1794	Anske	**ANSKE**	Steffens	**STEFFENS**			*	Mackum		**MAKKUM**
12	15	5	1796	Anske	**ANSKE**	Steffens	**STEFFENS**			*	Papenborg		**MAKKUM**
13	3	8	1796	Anske	**ANSKE**	Steffens	**STEFFENS**			*	Papenborg		**MAKKUM**
14	25	10	1796	Anske	**ANSKE**	Steffens	**STEFFENS**			*	Papenborg		**MAKKUM**
15	26	11	1796	Anske	**ANSKE**	Stessens	**STEFFENS**			*	Papenborg		**MAKKUM**
16	10	7	1797	Anske	**ANSKE**	Steffens	**STEFFENS**			*	Embden		**MAKKUM**
17	27	8	1797	Anske	**ANSKE**	Steffens	**STEFFENS**			*	Papenborg		**MAKKUM**
18	21	5	1798	Anske	**ANSKE**	Steffens	**STEFFENS**			*	Pappenborg		**MAKKUM**
19	26	7	1798	Anske	**ANSKE**	Steffens	**STEFFENS**			*	Papenborg		**MAKKUM**
20	16	8	1801	Anske	**ANSKE**	Steffens	**STEFFENS**			*	Papenborg		**MAKKUM**
21	11	10	1801	Anske	**ANSKE**	Steffens	**STEFFENS**			*	Papenborg		**MAKKUM**
22	8	4	1802	Anske	**ANSKE**	Steffens	**STEFFENS**			*	Papenborg		**MAKKUM**
23	7	6	1802	Anske	**ANSKE**	Steffens	**STEFFENS**			*	Papenborg		**MAKKUM**
24	26	7	1802	Anske	**ANSKE**	Steffens	**STEFFENS**			*	Mackum		**MAKKUM**
25	16	9	1802	Anske	**ANSKE**	Steffens	**STEFFENS**	*	*	*	Workum	Workum	**MAKKUM**
26	16	9	1802	Anske	**ANSKE**	Steffens	**STEFFENS**			*	Workum		**MAKKUM**
27	27	4	1794	Daniel	**DANIEL**	Haslaar	**HASSLER**			*	Vrisland		**LEMMER**
28	27	5	1794	Daniel	**DANIEL**	Hasler	**HASSLER**	*	*	*	de Lemmer	Lemmer	**LEMMER**
29	6	5	1796	Daniel	**DANIEL**	Haselaar	**HASSLER**			*	Embden		**LEMMER**
30	29	8	1796	Daniel	**DANIEL**	Haselaer	**HASSLER**			*	Embden		**LEMMER**
31	4	10	1796	Daniel	**DANIEL**	Hasseler	**HASSLER**			*	Embden		**LEMMER**
32	22	11	1796	Daniel	**DANIEL**	Haaselaar	**HASSLER**			*	Embden		**LEMMER**
33	19	4	1798	Daniel	**DANIEL**	Hasselaar	**HASSLER**			*	Embden		**LEMMER**
34	17	5	1798	Daniel	**DANIEL**	Havelaar	**HASSLER**			*	Embden		**LEMMER**
35	15	7	1790	David	**DAVID**	Thompson	**THOMAS**			*	Lewen		**LEWEN**
36	4	8	1790	David	**DAVID**	Thompson	**THOMAS**			*	Lewen		**LEWEN**
37	25	9	1790	David	**DAVID**	Thompson	**THOMAS**			*	Lewen		**LEWEN**
38	29	10	1790	David	**DAVID**	Thomson	**THOMAS**			*	Lewen		**LEWEN**
39	31	3	1791	David	**DAVID**	Thomson	**THOMAS**			*	Lewen		**LEWEN**
40	23	4	1791	David	**DAVID**	Thompson	**THOMAS**			*	Lewen		**LEWEN**
41	27	5	1791	Dawid	**DAVID**	Thomson	**THOMAS**			*	Lewen		**LEWEN**
42	8	6	1791	Dawid	**DAVID**	Thomson	**THOMAS**			*	Lewen		**LEWEN**
43	6	8	1791	David	**DAVID**	Thomson	**THOMAS**			*	Lewen		**LEWEN**
44	14	10	1791	Dawid	**DAVID**	Thomson	**THOMAS**			*	Lewen		**LEWEN**
45	15	6	1792	Dawid	**DAVID**	Thomson	**THOMAS**			*	Kirkaldy		**LEWEN**
46	16	7	1792	Dawid	**DAVID**	Thomson	**THOMAS**			*	Leith		**LEWEN**
47	12	8	1792	David	**DAVID**	Thomas	**THOMAS**			*	Drogheda		**LEWEN**
48	24	8	1792	David	**DAVID**	Thompson	**THOMAS**			*	Lewen		**LEWEN**
49	19	9	1792	Dawid	**DAVID**	Thomson	**THOMAS**			*	Leith		**LEWEN**
50	22	9	1792	Dawid	**DAVID**	Thomas	**THOMAS**			*	Machynbleth		**LEWEN**
51	18	4	1793	David	**DAVID**	Thomson	**THOMAS**			*	Lowen		**LEWEN**
52	18	5	1793	Dawid	**DAVID**	Thompson	**THOMAS**			*	Lewen		**LEWEN**
53	16	4	1794	Dawid	**DAVID**	Thompson	**THOMAS**			*	Anstruther		**LEWEN**
54	27	5	1794	Dawid	**DAVID**	Thomson	**THOMAS**			*	Lewen		**LEWEN**
55	4	7	1794	Dawid	**DAVID**	Thomson	**THOMAS**			*	Lewen		**LEWEN**
56	25	7	1794	Dawid	**DAVID**	Thompson	**THOMAS**			*	Loven		**LEWEN**
57	13	9	1794	Dawid	**DAVID**	Thompson	**THOMAS**			*	Newborough		**LEWEN**
58	6	10	1794	Dawid	**DAVID**	Thompson	**THOMAS**			*	Lowen		**LEWEN**
59	9	7	1795	Dawid	**DAVID**	Thomson	**THOMAS**			*	Lewen		**LEWEN**
60	2	9	1795	Dawid	**DAVID**	Thomson	**THOMAS**			*	Kirkaldy		**LEWEN**
61	14	10	1795	David	**DAVID**	Thompson	**THOMAS**			*	Lewen		**LEWEN**
62	1	4	1796	Dawid	**DAVID**	Thomson	**THOMAS**			*	Wymes		**LEWEN**
63	8	6	1796	Dawid	**DAVID**	Thomson	**THOMAS**			*	Linn		**LEWEN**
64	25	7	1796	Dawid	**DAVID**	Thomson	**THOMAS**	*	*	*	Enverewen	Heerenveen	**LEWEN**
65	18	8	1796	David	**DAVID**	Thompson	**THOMAS**			*	Lewen		**LEWEN**

66	23	9	1796	David	**DAVID**	Thomson	**THOMAS**			*	Lewen		**LEWEN**
67	29	10	1796	Dawid	**DAVID**	Thompson	**THOMAS**			*	Lewen		**LEWEN**
68	18	4	1797	Dawid	**DAVID**	Thomson	**THOMAS**			*	Kirkaldy		**LEWEN**
69	8	6	1797	Dawid	**DAVID**	Thompson	**THOMAS**			*	Lewen		**LEWEN**
70	19	5	1798	David	**DAVID**	Thomson	**THOMAS**			*	Alloa		**LEWEN**
71	12	7	1798	David	**DAVID**	Thompson	**THOMAS**			*	Leith		**LEWEN**
72	22	8	1798	David	**DAVID**	Thomson	**THOMAS**			*	Lewen		**LEWEN**
73	17	9	1798	David	**DAVID**	Thompson	**THOMAS**			*	Lewen		**LEWEN**
74	14	5	1799	David	**DAVID**	Thompson	**THOMAS**			*	Lewen		**LEWEN**
75	5	6	1799	David	**DAVID**	Thompson	**THOMAS**			*	Lewen		**LEWEN**
76	13	8	1799	David	**DAVID**	Thompson	**THOMAS**			*	Lewen		**LEWEN**
77	9	9	1799	David	**DAVID**	Thompson	**THOMAS**			*	Lewen		**LEWEN**
78	23	5	1651	Jarick	**DJURRE**	Henness	**HINNES**			*	Hamborig		**?**
79	27	2	1652	Jorre	**DJURRE**	Henness	**HINNES**	*	*	*	Worckum	Workum	**?**
80	5	5	1653	Jolltir	**DJURRE**	Henrichs	**HINNES**			*	Warness		**?**
81	23	6	1655	Joris	**DJURRE**	Hermans	**HINNES**			*	Rotterdamb		**?**
82	3	12	1655	Joris	**DJURRE**	Hermans	**HINNES**			*	Rotterdamb		**?**
83	1	5	1700	Doits	**DOOITSE**	Simens	**SIEMENS**	*	*	*	Worckum	Workum	**WORKUM**
84	31	5	1700	Doetje	**DOOITSE**	Simensen	**SIEMENS**	*	*	*	Wousenet	Woudsend	**WORKUM**
85	19	5	1790	Eye	**EIE**	Sybrands	**SIEBRENS**			*	der Peckel		**PAPENBURG**
86	20	6	1790	Eye	**EIE**	Sybrands	**SIEBRENS**			*	Peckel		**PAPENBURG**
87	31	7	1790	Eye	**EIE**	Sybrands	**SIEBRENS**			*	Peckel		**PAPENBURG**
88	11	9	1790	Eye	**EIE**	Sybrands	**SIEBRENS**			*	de Peckel		**PAPENBURG**
89	3	8	1791	Eye	**EIE**	Sybrants	**SIEBRENS**			*	ter Peckel		**PAPENBURG**
90	19	8	1791	Eye	**EIE**	Sybrand	**SIEBRENS**			*	de Peckel		**PAPENBURG**
91	8	10	1791	Eye	**EIE**	Sybrands	**SIEBRENS**			*	Peckel		**PAPENBURG**
92	22	5	1792	Eye	**EIE**	Sybrands	**SIEBRENS**			*	Peckel		**PAPENBURG**
93	15	6	1792	Eye	**EIE**	Sybrands	**SIEBRENS**			*	Peckel		**PAPENBURG**
94	29	7	1792	Eye	**EIE**	Sybrands	**SIEBRENS**			*	Peckel		**PAPENBURG**
95	1	9	1792	Eye	**EIE**	Sybrands	**SIEBRENS**			*	Peckel		**PAPENBURG**
96	22	4	1794	Eye	**EIE**	Sibrandt	**SIEBRENS**	*	*	*	Harlingen	Harlingen	**PAPENBURG**
97	27	5	1794	Eye	**EIE**	Sybrands	**SIEBRENS**			*	Peckel		**PAPENBURG**
98	21	3	1796	Eje	**EIE**	Sybrands	**SIEBRENS**			*	Papenborg		**PAPENBURG**
99	10	6	1796	Eye	**EIE**	Sybrands	**SIEBRENS**			*	Papenborg		**PAPENBURG**
100	24	7	1796	Eye	**EIE**	Sybrands	**SIEBRENS**			*	Papenborg		**PAPENBURG**
101	16	9	1796	Eye	**EIE**	Sybrands	**SIEBRENS**			*	Papenborg		**PAPENBURG**
102	11	5	1797	Eye	**EIE**	Sybrands	**SIEBRENS**			*	Papenborg		**PAPENBURG**
103	8	6	1797	E.	**EIE**	Sybrands	**SIEBRENS**			*	Papenborg		**PAPENBURG**
104	20	7	1797	Eye	**EIE**	Sybrands	**SIEBRENS**			*	Papenborg		**PAPENBURG**
105	10	8	1797	Eye	**EIE**	Sybrands	**SIEBRENS**			*	Papenborg		**PAPENBURG**
106	19	9	1797	Eye	**EIE**	Sybrands	**SIEBRENS**			*	Papenborg		**PAPENBURG**
107	17	4	1798	Eye	**EIE**	Sibrantz	**SIEBRENS**			*	Pappenborg		**PAPENBURG**
108	30	4	1799	Eye	**EIE**	Sibrants	**SIEBRENS**			*	Papenborg		**PAPENBURG**
109	1	8	1801	Eye	**EIE**	Siebrands	**SIEBRENS**			*	Papenborg		**PAPENBURG**
110	26	3	1802	Eyte	**EIE**	Sybrands	**SIEBRENS**			*	Papenborg		**PAPENBURG**
111	27	5	1804	Eye	**EIE**	Sybrandt	**SIEBRENS**			*	Papenborg		**PAPENBURG**
112	18	8	1804	Eye	**EIE**	Sybrands	**SIEBRENS**			*	Papenborg		**PAPENBURG**
113	30	7	1805	Eye	**EIE**	Sybrands	**SIEBRENS**			*	Papenborg		**PAPENBURG**
114	28	11	1741	Herman	**HARMEN**	Sitses	**SIETSES**	*	*	*	De Lemmer	Lemmer	**STAVOREN**
115	26	6	1791	Jan	**JAN**	Corn.	**KORNELIS**	van t'	Veer	**VEER**	Stavorn		**STAVOREN**
116	20	7	1791	Jan	**JAN**	Corn.	**KORNELIS**	van t'	Veer	**VEER**	Stavorn		**STAVOREN**
117	15	9	1791	Jan	**JAN**	Corn.	**KORNELIS**	van t'	Veer	**VEER**	Stavorn		**STAVOREN**
118	14	10	1791	Jan	**JAN**	Corn.	**KORNELIS**	van t'	Veer	**VEER**	Stavorn		**STAVOREN**
119	6	4	1792	Jan	**JAN**	Corn.	**KORNELIS**	vant	Veer	**VEER**	Stavorn		**STAVOREN**
120	7	5	1792	Jan	**JAN**	Corn.	**KORNELIS**	van der	Veer	**VEER**	Stavorn		**STAVOREN**
121	29	6	1792	Jan	**JAN**	Corn.	**KORNELIS**	van der	Veer	**VEER**	Stavorn		**STAVOREN**
122	26	7	1792	Jan	**JAN**	Corn.	**KORNELIS**	v. t.	Veer	**VEER**	Stavorn		**STAVOREN**
123	15	9	1792	Jan	**JAN**	Corn.	**KORNELIS**	vant	Veer	**VEER**	Stavorn		**STAVOREN**
124	6	10	1792	Jan	**JAN**	Corn.	**KORNELIS**	van der	Veer	**VEER**	Stavorn		**STAVOREN**
125	10	6	1793	Jan	**JAN**	Corn.	**KORNELIS**	van 't	Veer	**VEER**	Vriesland		**STAVOREN**
126	27	7	1793	Jan	**JAN**	Corn.	**KORNELIS**	van 't	Veer	**VEER**	Stavorn		**STAVOREN**
127	20	9	1793	Jan	**JAN**	Corn.	**KORNELIS**	van 't	Veer	**VEER**	Stavorn		**STAVOREN**
128	7	11	1793	Jan	**JAN**	Corn.	**KORNELIS**	van 't	Veer	**VEER**	Stavorn		**STAVOREN**
129	22	3	1794	Jan	**JAN**	Corn.	**KORNELIS**	van t.	Veer	**VEER**	Heereveen	Heerenveen	**STAVOREN**
130	22	3	1794	Jan	**JAN**	Corn.	**KORNELIS**	van t.	Veer	**VEER**	Heereveen		**STAVOREN**
131	6	5	1794	Jan	**JAN**	Corn.	**KORNELIS**	van t.	Veer	**VEER**	Stavorn		**STAVOREN**
132	24	7	1794	Jan	**JAN**	Corn.	**KORNELIS**	van ter	Veer	**VEER**	Stavorn		**STAVOREN**

200	7	6	1756	Claas	**KLAAS**	Hinrich	**HENDRIKS**		Swart	**ZWARTS**	Hamborg		**HAMBURG**
201	19	8	1756	Claas	**KLAAS**	Hindrich	**HENDRIKS**		Swart	**ZWARTS**	Hamborg		**HAMBURG**
202	14	5	1749	Claes	**KLAAS**	Sybrands	**SIEBRENS**	*	*	*	Wousend	Woudsend	**WOUDSEND**
203	30	6	1740	Lubert	**LUBBERT**	Luberts	*		Nap	**NAP**	Delfziel		**VLISSINGEN**
204	10	10	1740	Lubbert	**LUBBERT**		*		Nap	**NAP**	Delfziel		**VLISSINGEN**
205	25	6	1741	Lubert	**LUBBERT**	Luberts	*		Nap	**NAP**	Delfziel		**VLISSINGEN**
206	26	9	1741	Lubert	**LUBBERT**	Luberts	*		Nap	**NAP**	Embden		**VLISSINGEN**
207	23	10	1741	Lubert	**LUBBERT**	Luberts	*		Nap	**NAP**	Embden		**VLISSINGEN**
208	16	6	1746	Lubert	**LUBBERT**		*		Nap	**NAP**	Embden		**VLISSINGEN**
209	1	7	1746	Lubbert	**LUBBERT**		*		Nap	**NAP**	Vlissingen		**VLISSINGEN**
210	22	8	1746	Lubert	**LUBBERT**		*		Nap	**NAP**	Embden		**VLISSINGEN**
211	18	7	1748	Lubert	**LUBBERT**		*		Nap	**NAP**	Vlisingen		**VLISSINGEN**
212	22	8	1748	Lubbert	**LUBBERT**		*		Nap	**NAP**	Vliesingen		**VLISSINGEN**
213	9	10	1748	Lubert	**LUBBERT**		*		Nap	**NAP**	Vliesingen		**VLISSINGEN**
214	31	10	1748	Lubbert	**LUBBERT**		*		Nap	**NAP**	Vlissingen		**VLISSINGEN**
215	13	4	1749	Lubbert	**LUBBERT**		*		Nap	**NAP**	Embden		**VLISSINGEN**
216	9	5	1749	Lubert	**LUBBERT**		*		Napp	**NAP**	Vlissingen		**VLISSINGEN**
217	8	7	1749	Lubert	**LUBBERT**	*	*	*	Nap	**NAP**	Harlingen	Harlingen	**VLISSINGEN**
218	7	8	1749	Lubbert	**LUBBERT**		*		Nap	**NAP**	Embden		**VLISSINGEN**
219	12	9	1749	Lubburt	**LUBBERT**		*		Nap	**NAP**	Middelborg		**VLISSINGEN**
220	15	10	1749	Lubbert	**LUBBERT**		*		Nap	**NAP**	Vlissingen		**VLISSINGEN**
221	17	4	1750	Lubbert	**LUBBERT**		*		Nap	**NAP**	Vlissingen		**VLISSINGEN**
222	16	7	1750	Lubert	**LUBBERT**		*		Nap	**NAP**	Vliesingen		**VLISSINGEN**
223	7	8	1750	Lubbert	**LUBBERT**		*		Nap	**NAP**	Vlissingen		**VLISSINGEN**
224	17	6	1751	Lubert	**LUBBERT**		*		Nap	**NAP**	Vlissingen		**VLISSINGEN**
225	5	7	1751	Lubbert	**LUBBERT**		*		Napp	**NAP**	Vlissingen		**VLISSINGEN**
226	18	10	1751	Lubbert	**LUBBERT**		*		Nap	**NAP**	Amsterdam		**VLISSINGEN**
227	11	3	1752	Lubbert	**LUBBERT**		*		Nap	**NAP**	Amsterdam		**VLISSINGEN**
228	12	5	1752	Lubert	**LUBBERT**		*		Nap	**NAP**	Vlissingen		**VLISSINGEN**
229	6	6	1752	Lubbert	**LUBBERT**		*		Nap	**NAP**	Vlissingen		**VLISSINGEN**
230	9	8	1752	Lubbert	**LUBBERT**		*		Nap	**NAP**	Amst.		**VLISSINGEN**
231	17	9	1752	Lubert	**LUBBERT**		*		Nap	**NAP**	Amsterdam		**VLISSINGEN**
232	21	4	1753	Lubbert	**LUBBERT**		*		Nap	**NAP**	Embden		**VLISSINGEN**
233	13	5	1753	Lubbert	**LUBBERT**		*		Nap	**NAP**	Embden		**VLISSINGEN**
234	25	6	1753	Lubert	**LUBBERT**		*		Nap	**NAP**	Vlissingen		**VLISSINGEN**
235	19	7	1753	Lubbert	**LUBBERT**		*		Nap	**NAP**	Embden		**VLISSINGEN**
236	8	9	1753	Lubert	**LUBBERT**		*		Nap	**NAP**	Embden		**VLISSINGEN**
237	2	10	1753	Lubert	**LUBBERT**		*		Nap	**NAP**	Embden		**VLISSINGEN**
238	15	4	1754	Lubert	**LUBBERT**		*		Nap	**NAP**	Amst.		**VLISSINGEN**
239	3	6	1754	Lubert	**LUBBERT**		*		Nap	**NAP**	Ams.		**VLISSINGEN**
240	5	5	1757	Lubert	**LUBBERT**		*		Nap	**NAP**	Dockum		**VLISSINGEN**
241	6	12	1759	Lübbert	**LUBBERT**		*		Nap	**NAP**	Kønigsberg		**VLISSINGEN**
242	25	5	1652	Pibe	**PIEBE**	*	**MOSES**	*	Muzess	*	Harlingen	Harlingen	**HARLINGEN**
243	9	4	1701	Peter	**PIETER**	*	**JAKOBS**	*	Bacher	**BAKKER**	Harlingen	Harlingen	**HARLINGEN**
244	9	4	1701	Peter	**PIETER**		**JAKOBS**		Bacher	**BAKKER**	Harlingen		**HARLINGEN**
245	4	8	1701	Peter	**PIETER**	Jacobsen	**JAKOBS**		Bacher	**BAKKER**	Harlingen		**HARLINGEN**
246	24	3	1702	Piter	**PIETER**	Jacobsen	**JAKOBS**		Bacher	**BAKKER**	Harlingen		**HARLINGEN**
247	18	4	1702	Pieter	**PIETER**	Jacobsen	**JAKOBS**		Backer	**BAKKER**	Harlingen		**HARLINGEN**
248	20	5	1702	Pieter	**PIETER**	Jacobsen	**JAKOBS**		Backer	**BAKKER**	Harlingen		**HARLINGEN**
249	24	10	1702	Pieter	**PIETER**	Jacobsen	**JAKOBS**		Backer	**BAKKER**	Harlingen		**HARLINGEN**
250	6	8	1703	Pieter	**PIETER**	Jacobsen	**JAKOBS**		Backer	**BAKKER**	Amsterd.		**HARLINGEN**
251	1	10	1703	Peter	**PIETER**	Jacobsen	**JAKOBS**		Bacher	**BAKKER**	Harlingen		**HARLINGEN**
252	26	6	1705	Pieter	**PIETER**	Jacobsen	**JAKOBS**		Backer	**BAKKER**	Harlingen		**HARLINGEN**
253	24	10	1705	Pieter	**PIETER**	Jacobsen	**JAKOBS**		Backer	**BAKKER**	Harlingen		**HARLINGEN**
254	25	8	1790	Ruurd	**RUURD**	Hendr.	**HENDRIKS**		Roppert	**ROBERTS**	Amsterdam		**FRIESLAND?**
255	3	12	1790	Ruurd	**RUURD**	Hendr.	**HENDRIKS**		Roppert	**ROBERTS**	Amsterdam		**FRIESLAND?**
256	3	8	1791	Ruurd	**RUURD**	Hindr.	**HENDRIKS**		Roppert	**ROBERTS**	Hereven		**FRIESLAND?**
257	11	9	1791	Ruurd	**RUURD**	Hendr.	**HENDRIKS**		Roppet	**ROBERTS**	Vrisland		**FRIESLAND?**
258	12	8	1793	Ruurd	**RUURD**	Hendr.	**HENDRIKS**	*	Roppert	**ROBERTS**	Wousend	Woudsend	**FRIESLAND?**
259	24	5	1794	Ruurd	**RUURD**	Hendr.	**HENDRIKS**		Ropett	**ROBERTS**	Vrisland		**FRIESLAND?**
260	20	5	1751	Sibrand	**SIEBREN**	Fockes	**FOKKES**			*	Workum		**FRIESLAND?**
261	1	7	1751	Sybrand	**SIEBREN**	Fockes	**FOKKES**			*	Wartena		**FRIESLAND?**
262	19	8	1751	Siebrand	**SIEBREN**	Fockes	**FOKKES**			*	Workum		**FRIESLAND?**
263	20	9	1751	Sybrand	**SIEBREN**	Fockes	**FOKKES**			*	Workum		**FRIESLAND?**
264	24	3	1752	Sybrand	**SIEBREN**	Fockes	**FOKKES**			*	Wartena		**FRIESLAND?**
265	22	4	1752	Sybrand	**SIEBREN**	Fockes	**FOKKES**			*	Amsterdam		**FRIESLAND?**
266	27	4	1754	Sybrand	**SIEBREN**	Fockkes	**FOKKES**			*	Warga		**FRIESLAND?**

267	12	7	1754	Sybrand	**SIEBREN**	Fockes	**FOKKES**			*	Warga		**FRIESLAND?**
268	17	8	1754	Siebrand	**SIEBREN**	Fockkes	**FOKKES**			*	Ams.		**FRIESLAND?**
269	2	10	1754	Sybrand	**SIEBREN**	Fockkes	**FOKKES**			*	Warga		**FRIESLAND?**
270	10	8	1755	Siebrand	**SIEBREN**	Fockes	**FOKKES**			*	Leuwarden		**FRIESLAND?**
271	21	9	1755	Sybrand	**SIEBREN**	Fockes	**FOKKES**	*	*	*	Heereween	Heerenveen	**FRIESLAND?**
272	21	9	1755	Sybrand	**SIEBREN**	Fockes	**FOKKES**			*	Heereween		**FRIESLAND?**
273	5	5	1756	Sybrand	**SIEBREN**	Fockes	**FOKKES**			*	Leuwarden		**FRIESLAND?**
274	10	7	1756	Sybrand	**SIEBREN**	Fockkes	**FOKKES**			*	Warga		**FRIESLAND?**
275	31	5	1758	Sybrand	**SIEBREN**	Fokkes	**FOKKES**			*	Warga		**FRIESLAND?**
276	20	7	1758	Sybrand	**SIEBREN**	Fockes	**FOKKES**			*	Vriesland		**FRIESLAND?**
277	6	5	1759	Sybrand	**SIEBREN**	Fockes	**FOKKES**			*	Leuwarden		**FRIESLAND?**
278	13	8	1759	Sybrand	**SIEBREN**	Fockes	**FOKKES**			*	Vriesland		**FRIESLAND?**
279	5	9	1748	Simon	**SIEMEN**		*		Crants	**KRANS**	Amsterdam		**STAVOREN**
280	8	10	1749	Symon	**SIEMEN**		*		Crants	**KRANS**	Stavern		**STAVOREN**
281	10	11	1749	Simon	**SIEMEN**	*	*	*	Crantz	**KRANS**	Heereveen	Heerenveen	**STAVOREN**
282	12	5	1752	Simon	**SIEMEN**		*		Krans	**KRANS**	Stavern		**STAVOREN**
283	2	7	1752	Simon	**SIEMEN**		*		Crans	**KRANS**	Stavern		**STAVOREN**
284	10	6	1755	Sitje	**SIETSE**	Cornelis	**KORNELIS**	*	*	*	Der Lemmer	Lemmer	**LEMMER**
285	30	8	1759	Sisse	**SIETSE**	Tonnis	**TEUNIS**	*	*	*	D. Lemmer	Lemmer	**LEMMER**
286	30	4	1650	Siepcke	**SIPKE**	Hilckes	**HIELKES**			*	Mollqueren		**HINDELOOPEN**
287	20	10	1650	Siepke	**SIPKE**	Hilckes	**HIELKES**			*	Hinlopen		**HINDELOOPEN**
288	25	8	1651	Sipkhe	**SIPKE**	Hillckes	**HIELKES**			*	der Schellinge		**HINDELOOPEN**
289	21	7	1655	Simen	**SIPKE**	Huyckes	**HIELKES**	*	*	*	Hinlopen	Hindeloopen	**HINDELOOPEN**
290	17	6	1656	Sipke	**SIPKE**	Hilckess	**HIELKES**			*	Hinloppen		**HINDELOOPEN**
291	7	8	1656	Sipke	**SIPKE**	Hilckess	**HIELKES**			*	Hinloppen		**HINDELOOPEN**
292	20	9	1656	Sivke	**SIPKE**	Helleckes	**HIELKES**			*	Hinlopen		**HINDELOOPEN**
293	8	7	1749	Teckle	**TEEKE**	Jans	**JAKOBS**			*	Mackum		**MAKKUM**
294	2	8	1749	Teckle	**TEEKE**	Jans	**JAKOBS**			*	Mackum		**MAKKUM**
295	12	3	1750	Teckle	**TEEKE**	Jans	**JAKOBS**			*	Mackum		**MAKKUM**
296	18	7	1750	Teicke	**TEEKE**	Jappes	**JAKOBS**			*	Amsterdam		**MAKKUM**
297	17	9	1750	Teckle	**TEEKE**	Janss	**JAKOBS**			*	Mackum		**MAKKUM**
298	23	11	1750	Teckle	**TEEKE**	Jans	**JAKOBS**			*	Mackum		**MAKKUM**
299	2	5	1754	Teckle	**TEEKE**	Jans	**JAKOBS**			*	Mackum		**MAKKUM**
300	1	7	1755	Tucke	**TEEKE**	Jappes	**JAKOBS**	*	*	*	Hinloopen	Hindeloopen	**MAKKUM**
301	9	10	1755	Teckle	**TEEKE**	Janss	**JAKOBS**			*	Mackum		**MAKKUM**
302	21	5	1740	Thomas	**THOMAS**	Rommerts	**ROMMERTS**			*	Stavern		**STAVOREN**
303	22	6	1740	Thomas	**THOMAS**	Rommers	**ROMMERTS**			*	Stavern		**STAVOREN**
304	22	6	1741	Thomas	**THOMAS**	Rommers	**ROMMERTS**			*	Amsterdam		**STAVOREN**
305	30	9	1741	Thomas	**THOMAS**	Rommers	**ROMMERTS**			*	Stavern		**STAVOREN**
306	20	10	1741	Thomas	**THOMAS**	Rommers	**ROMMERTS**			*	Stawern		**STAVOREN**
307	1	6	1742	Thomas	**THOMAS**	Rommers	**ROMMERTS**			*	Amsterdam		**STAVOREN**
308	29	7	1742	Thommas	**THOMAS**	Rommers	**ROMMERTS**			*	Stavern		**STAVOREN**
309	18	9	1742	Thomas	**THOMAS**	Rommerts	**ROMMERTS**	*	*	*	Heerenveen	Heerenveen	**STAVOREN**
310	18	9	1742	Thomas	**THOMAS**	Rommerts	**ROMMERTS**			*	Heerenveen		**STAVOREN**
311	26	10	1742	Thomas	**THOMAS**	Rommers	**ROMMERTS**			*	Amsterdam		**STAVOREN**
312	13	6	1743	Thomas	**THOMAS**	Rommerts	**ROMMERTS**			*	Stavern		**STAVOREN**
313	23	7	1743	Thomas	**THOMAS**	Rommerts	**ROMMERTS**			*	Stavern		**STAVOREN**
314	28	4	1744	Thomas	**THOMAS**	Rommers	**ROMMERTS**			*	Stavern		**STAVOREN**
315	4	7	1744	Thomas	**THOMAS**	Rommers	**ROMMERTS**			*	Amsterdam		**STAVOREN**
316	30	5	1747	Thomas	**THOMAS**	Rommers	**ROMMERTS**			*	Stavern		**STAVOREN**
317	2	8	1747	Thomas	**THOMAS**	Rommers	**ROMMERTS**			*	Amsterdam		**STAVOREN**
318	5	6	1748	Thomas	**THOMAS**	Rommerts	**ROMMERTS**			*	Stavern		**STAVOREN**
319	1	8	1748	Thomas	**THOMAS**	Rommerts	**ROMMERTS**			*	Stavern		**STAVOREN**
320	28	6	1750	Thomas	**THOMAS**	Romerts	**ROMMERTS**			*	Stavern		**STAVOREN**
321	17	8	1750	Thomas	**THOMAS**	Rommers	**ROMMERTS**			*	Stavern		**STAVOREN**
322	28	4	1751	Thomas	**THOMAS**	Rommers	**ROMMERTS**			*	Stavern		**STAVOREN**
323	13	9	1751	Thomas	**THOMAS**	Rommers	**ROMMERTS**			*	Stavern		**STAVOREN**
324	7	12	1751	Thomas	**THOMAS**	Rommers	**ROMMERTS**			*	Stavern		**STAVOREN**
325	27	3	1752	Thomas	**THOMAS**	Rommers	**ROMMERTS**			*	Stavern		**STAVOREN**
326	27	4	1752	Thomas	**THOMAS**	Romers	**ROMMERTS**			*	Amsterdam		**STAVOREN**
327	18	8	1753	Thomas	**THOMAS**	Rommerts	**ROMMERTS**			*	Vriesland		**STAVOREN**
328	29	5	1800	Thomas	**THOMAS**	Tollock	**TULLOCK**			*	Leith		**LEITH**
329	27	7	1800	Thomas	**THOMAS**	Tullock	**TULLOCK**			*	Leith		**LEITH**
330	24	7	1801	Thomas	**THOMAS**	Tullock	**TULLOCK**			*	Leith		**LEITH**
331	2	10	1803	Thomas	**THOMAS**	Tullock	**TULLOCK**			*	Leith		**LEITH**
332	8	11	1803	Thomas	**THOMAS**	Tullock	**TULLOCK**	*	*	*	Harling	Harlingen	**LEITH**
333	3	8	1807	Thomas	**THOMAS**	Tullock	**TULLOCK**			*	Leith		**LEITH**

334	4	10	1807	Thomas	**THOMAS**	Tullock	**TULLOCK**			*	Leith		**LEITH**
335	17	3	1705	Tialf	**TJALF**	Pietersen	**PIETERS**			*	Der Schell.		**TERSCHELLING**
336	28	8	1705	Tialf	**TJALF**	Pietersen	**PIETERS**			*	Der Schell.		**TERSCHELLING**
337	24	10	1705	Tialf	**TJALF**	Pietersen	**PIETERS**			*	Der Schell.		**TERSCHELLING**
338	11	3	1707	Tialf	**TJALF**	Piers	**PIETERS**			*	Der Schell.		**TERSCHELLING**
339	24	5	1707	Tialf	**TJALF**	Pietersen	**PIETERS**			*	Der Schell.		**TERSCHELLING**
340	16	5	1708	Tialf	**TJALF**	Pietersen	**PIETERS**	*	*	*	Hinlopen	Hindeloopen	**TERSCHELLING**
341	12	6	1708	Tialf	**TJALF**	Pietersen	**PIETERS**			*	Der Schelling		**TERSCHELLING**
342	24	4	1709	Tialf	**TJALF**	Pieters	**PIETERS**			*	D. Schell.		**TERSCHELLING**
343	2	6	1709	Tialf	**TJALF**	Pieters	**PIETERS**			*	D. Schell.		**TERSCHELLING**
344	16	10	1709	Tialf	**TJALF**	Pietersen	**PIETERS**			*	Der Schell.		**TERSCHELLING**
345	19	11	1709	Tialf	**TJALF**	Pietersen	**PIETERS**			*	Amsterd.		**TERSCHELLING**
346	2	5	1802	Saling	**TJALLING**	Jans	**JANS**			*	Amsterdam		**AMSTERDAM**
347	23	6	1802	Saling	**TJALLING**	Jans	**JANS**			*	Amsterdam		**AMSTERDAM**
348	16	9	1802	Saling	**TJALLING**	Jans	**JANS**			*	Amsterdam		**AMSTERDAM**
349	29	5	1803	Saling	**TJALLING**	Jans	**JANS**	*	*	*	Hinloopen	Hindeloopen	**AMSTERDAM**
350	10	5	1749	Tjert	**TJEERD**	Gerdes	**GEERTS**	*	*	*	Henloopen	Hindeloopen	**HINDELOOPEN**
351	13	6	1749	Watse	**WATSE**	Hessels	**HESSELS**	*	*	*	Worckum	Workum	**WARGA**
352	23	7	1749	Watse	**WATSE**	Hessels	**HESSELS**			*	Warga	Warga	**WARGA**
353	13	8	1750	Watse	**WATSE**	Hessels	**HESSELS**			*	Warga		**WARGA**
354	3	10	1750	Watse	**WATSE**	Hessels	**HESSELS**			*	Warga		**WARGA**
355	14	4	1751	Watse	**WATSE**	Hessels	**HESSELS**			*	Friesland		**WARGA**
356	16	5	1751	Watse	**WATSE**	Hessels	**HESSELS**			*	Warga		**WARGA**
357	18	3	1752	Watse	**WATSE**	Hessels	**HESSELS**			*	Warga		**WARGA**
358	29	8	1752	Watse	**WATSE**	Hessels	**HESSELS**			*	Warga		**WARGA**
359	11	10	1752	Watse	**WATSE**	Hessels	**HESSELS**			*	Warga		**WARGA**
360	12	9	1753	Watse	**WATSE**	Hessels	**HESSELS**			*	Warga		**WARGA**
361	29	10	1753	Watse	**WATSE**	Hessels	**HESSELS**			*	Warga		**WARGA**
362	19	5	1754	Watse	**WATSE**	Hessels	**HESSELS**			*	Warga		**WARGA**
363	24	6	1754	Watse	**WATSE**	Hessels	**HESSELS**			*	Warga		**WARGA**
364	23	7	1754	Watse	**WATSE**	Hessels	**HESSELS**			*	Warga		**WARGA**
365	17	11	1754	Watse	**WATSE**	Hessels	**HESSELS**			*	Warga		**WARGA**
366	16	4	1755	Watse	**WATSE**	Hessels	**HESSELS**			*	Warga		**WARGA**
367	13	5	1755	Watse	**WATSE**	Hessels	**HESSELS**			*	Warga		**WARGA**
368	18	6	1755	Watse	**WATSE**	Hessels	**HESSELS**			*	Warga		**WARGA**
369	5	8	1755	Watse	**WATSE**	Hessels	**HESSELS**			*	Warga		**WARGA**
370	26	8	1756	Watse	**WATSE**	Hessels	**HESSELS**			*	Warga		**WARGA**
371	26	4	1757	Watse	**WATSE**	Hessels	**HESSELS**			*	Vriesland		**WARGA**
372	17	8	1757	Watse	**WATSE**	Hessels	**HESSELS**			*	Warga		**WARGA**
373	17	11	1757	Watse	**WATSE**	Hessels	**HESSELS**			*	Wrieslandt		**WARGA**
374	12	4	1758	Watse	**WATSE**	Hessels	**HESSELS**			*	Warga		**WARGA**
375	6	7	1759	Watse	**WATSE**	Hessels	**HESSELS**			*	Amsterdam		**WARGA**
376	28	8	1759	Watse	**WATSE**	Hessels	**HESSELS**			*	Warga		**WARGA**
377	11	9	1746	Wicke	**WIKKE**	Jantzen	**JANS**	*	*	*	Woudsend	Woudsend	**LEMMER**
378	22	7	1748	Wipcke	**WIKKE**	Jansen	**JANS**			*	Heereveen		**LEMMER**
379	19	4	1750	Wipcke	**WIKKE**	Jansen	**JANS**			*	De Lemmer		**LEMMER**
380	2	7	1750	Wipcke	**WIKKE**	Jansen	**JANS**			*	De Lemmer		**LEMMER**
381	2	9	1750	Wopcke	**WIKKE**	Janssen	**JANS**			*	Amsterdam		**LEMMER**
382	25	9	1750	Wipcke	**WIKKE**	Jansen	**JANS**			*	De Lemmer		**LEMMER**
383	20	5	1751	Wopcke	**WIKKE**	Jansen	**JANS**			*	Heereveen		**LEMMER**

Sporadische en regelmatige schippers met volgens mijn interpretatie een vaste woonplaats

D	M	J	VN_0	VN_1	VN_2	PAT_0	PAT_1	PAT_2	Plaats_0	Plaats_1	Plaats_2
13	9	1743	Jarig	JARICH	**JARICH**	Jansen	JANS	**JANS**	Wousend	Woudsend	**TERHERNE**
15	7	1748	Jaring	JARICH	**JARICH**	Janssen	JANS	**JANS**	Worckum	Workum	**TERHERNE**
22	9	1751	Jarig	JARICH	**JARICH**	Jans	JANS	**JANS**	Worckum	Workum	**TERHERNE**
22	5	1752	Jarrig	JARICH	**JARICH**	Jansen	JANS	**JANS**	Hereween	Heerenveen	**TERHERNE**
13	9	1752	Jarig	JARICH	**JARICH**	Jantzen	JANS	**JANS**	De Lemmer	Lemmer	**TERHERNE**
7	6	1743	Jarig		**JARICH**	Jansen		**JANS**	Der Henne		**TERHERNE**
13	9	1743	Jarig		**JARICH**	Jansen		**JANS**	Wousend		**TERHERNE**
18	10	1743	Jarig		**JARICH**	Janssen		**JANS**	D' Henne		**TERHERNE**
11	4	1744	Jarig		**JARICH**	Janssen		**JANS**	D' Henne		**TERHERNE**
26	4	1744	Jarig		**JARICH**	Jansen		**JANS**	Der Henne		**TERHERNE**
28	7	1744	Jarig		**JARICH**	Jansen		**JANS**	Der Henne		**TERHERNE**
16	8	1744	Jarig		**JARICH**	Jansen		**JANS**	Der Henne		**TERHERNE**
5	8	1747	Jarig		**JARICH**	Jansen		**JANS**	Der Henne		**TERHERNE**
24	8	1747	Jarig		**JARICH**	Jansen		**JANS**	Der Henne		**TERHERNE**
15	7	1748	Jaring		**JARICH**	Janssen		**JANS**	Worckum		**TERHERNE**
20	8	1748	Jarig		**JARICH**	Janssen		**JANS**	Der Henne		**TERHERNE**
16	7	1749	Jarig		**JARICH**	Jansen		**JANS**	Der Henne		**TERHERNE**
13	8	1749	Jarig		**JARICH**	Jansen		**JANS**	Der Henne		**TERHERNE**
3	10	1749	Jarig		**JARICH**	Jans		**JANS**	Der Henne		**TERHERNE**
3	10	1750	Jarig		**JARICH**	Jans		**JANS**	Der Henne		**TERHERNE**
4	11	1750	Jarig		**JARICH**	Jans		**JANS**	Ter Henne		**TERHERNE**
27	5	1751	Jarrig		**JARICH**	Jansen		**JANS**	De Henne		**TERHERNE**
19	6	1751	Jarich		**JARICH**	Jansen		**JANS**	Der Henne		**TERHERNE**
22	9	1751	Jarig		**JARICH**	Jans		**JANS**	Worckum		**TERHERNE**
19	10	1751	Jarrig		**JARICH**	Jansen		**JANS**	D. Henne		**TERHERNE**
18	4	1752	Jarrig		**JARICH**	Jans		**JANS**	D Henne		**TERHERNE**
22	5	1752	Jarrig		**JARICH**	Jansen		**JANS**	Hereween		**TERHERNE**
10	7	1752	Jarig		**JARICH**	Jans		**JANS**	Der Henne		**TERHERNE**
18	8	1752	Jarig		**JARICH**	Jans		**JANS**	Der Henne		**TERHERNE**
15	8	1753	Jarrig		**JARICH**	Jans		**JANS**	D. Henne		**TERHERNE**
23	4	1754	Jargen		**JARICH**	Jans		**JANS**	Der Henne		**TERHERNE**
25	5	1754	Jarig		**JARICH**	Jansz		**JANS**	Der Henne		**TERHERNE**
22	8	1755	Jarig		**JARICH**	Jansen		**JANS**	Der Henne		**TERHERNE**
24	9	1755	Jarig		**JARICH**	Jansen		**JANS**	Der Henne		**TERHERNE**
6	6	1756	Jarrig		**JARICH**	Jans		**JANS**	D. Henne		**TERHERNE**
15	7	1757	Jarig		**JARICH**	Jansz		**JANS**	Der Henne		**TERHERNE**
17	11	1757	Jarrig		**JARICH**	Jantsen		**JANS**	Henne		**TERHERNE**
29	5	1758	Jarrig		**JARICH**	Janssen		**JANS**	Amsterdam		**TERHERNE**
27	7	1758	Jarig		**JARICH**	Jans		**JANS**	Amsterdam		**TERHERNE**
17	5	1759	Jarrig		**JARICH**	Jans		**JANS**	D. Henne		**TERHERNE**

D	M	J	VN_0	VN_2	PAT_0	PAT_2	AN_0	AN_2	Plaats_0	Plaats_1	Plaats_2
3	8	1791	Ruurd	**RUURD**	Hindr.	**HENDRIKS**	Roppert	**ROBERTS**	Hereven	Heerenveen	**HEERENVEEN**
22	6	1792	Ruurd	**RUURD**	Hendricks	**HENDRIKS**	*	**ROBERTS**	Heereven	Heerenveen	**HEERENVEEN**
12	8	1793	Ruurd	**RUURD**	Hendr.	**HENDRIKS**	Roppert	**ROBERTS**	Wousend	Woudsend	**HEERENVEEN**
25	8	1790	Ruurd		Hendr.		Roppert		Amsterdam		**HEERENVEEN**
3	12	1790	Ruurd		Hendr.		Roppert		Amsterdam		**HEERENVEEN**
11	9	1791	Ruurd		Hendr.		Roppet		Vrisland		**HEERENVEEN**
5	5	1792	Ruurd		Hendricks				Vriesland		**HEERENVEEN**
22	6	1792	Ruurd		Hendricks				Heereven		**HEERENVEEN**
12	8	1793	Ruurd		Hendr.		Roppert		Wousend		**HEERENVEEN**
24	5	1794	Ruurd		Hendr.		Ropett		Vrisland		**HEERENVEEN**
4	8	1796	Ruurt		Henr.		Roppert		Embden		**HEERENVEEN**
3	8	1791	Ruurd		Hindr.		Roppert		Hereven		**HEERENVEEN**
22	9	1794	Ruurd		Hind.		Roppet		Amsterdam		**HEERENVEEN**

D	M	J	VN_0	VN_2	PAT_0	PAT_2	AN_0	AN_2	Plaats_0	Plaats_1	Plaats_2
3	6	1744	Clæs	**KLAAS**	*	*	Toolen	**TOOLEN**	Worckum	Workum	**BORKUM**
18	6	1749	Claes	**KLAAS**	Thollen	*	*	**TOOLEN**	Worckum	Workum	**BORKUM**
5	8	1749	Claes	**KLAAS**	Tholen	*	*	**TOOLEN**	Worckum	Workum	**BORKUM**
1	8	1750	Claes	**KLAAS**	*	*	Toolen	**TOOLEN**	Worckum	Workum	**BORKUM**
14	5	1744	Clas	**KLAAS**	Toolen			**TOOLEN**	Amsterdam		**BORKUM**
27	8	1744	Claes	**KLAAS**	Toolen			**TOOLEN**	Borckum		**BORKUM**
14	8	1747	Claaes	**KLAAS**	Thoolen			**TOOLEN**	Amsterdam		**BORKUM**
15	9	1747	Claes	**KLAAS**	Toolen			**TOOLEN**	Amsterdam		**BORKUM**
25	5	1748	Claes	**KLAAS**	Thoolen			**TOOLEN**	Borckum		**BORKUM**
23	6	1748	Claus	**KLAAS**	Toolen			**TOOLEN**	Borckum		**BORKUM**
18	6	1749	Claes	**KLAAS**	Thollen			**TOOLEN**	Worckum		**BORKUM**
5	8	1749	Claes	**KLAAS**	Tholen			**TOOLEN**	Worckum		**BORKUM**
29	6	1750	Claes	**KLAAS**	Toolen			**TOOLEN**	Borckum		**BORKUM**
1	8	1750	Claes	**KLAAS**	Toolen			**TOOLEN**	Worckum		**BORKUM**
8	4	1752	Claes	**KLAAS**	Toolen			**TOOLEN**	Borckum		**BORKUM**
28	4	1752	Claes	**KLAAS**	Toolen			**TOOLEN**	Borkum		**BORKUM**

D	M	J	VN_0	VN_2	PAT_0	PAT_2	AN_0	AN_2	Plaats_0	Plaats_1	Plaats_2
6	7	1791	Jelle	**JELLE**	Harms	**HARMENS**	Prins	**PRINS**	de Lemmer	Lemmer	**HEERENVEEN**
10	8	1791	Jelle	**JELLE**	Harms	**HARMENS**	Printz	**PRINS**	de Lemmer	Lemmer	**HEERENVEEN**
10	4	1794	Jelle	**JELLE**	Harms	**HARMENS**	Prins	**PRINS**	Heereven	Heerenveen	**HEERENVEEN**
30	5	1794	Jelle	**JELLE**	Harm	**HARMENS**	Prinsz	**PRINS**	Heereveen	Heerenveen	**HEERENVEEN**
24	4	1785	Jelle		Harms		Prins		Hereven		**HEERENVEEN**
18	7	1788	Jelle		Harms		Prins		Heereven		**HEERENVEEN**
25	8	1788	Jelle		Harm		Prins		Heereven		**HEERENVEEN**
1	6	1790	Jelle		Harms		Prins		Heereven		**HEERENVEEN**
6	7	1791	Jelle		Harms		Prins		de Lemmer		**HEERENVEEN**
10	8	1791	Jelle		Harms		Printz		de Lemmer		**HEERENVEEN**
28	7	1792	Jelle		Harm		Prins		Amsterdam		**HEERENVEEN**
10	4	1794	Jelle		Harms		Prins		Heereven		**HEERENVEEN**
30	5	1794	Jelle		Harm		Prinsz		Heereveen		**HEERENVEEN**

D	M	J	VN_0	VN_2	PAT_0	PAT_2	AN_0	AN_2	Plaats_0	Plaats_1	Plaats_2
28	9	1744	Jan	**JAN**	Aris	**ARJENS**	Kock	**KOK**	Worckum	Workum	**DOKKUM**
23	4	1745	Jan	**JAN**	Aris	**ARJENS**	Kock	**KOK**	Worckum	Workum	**DOKKUM**
15	4	1742	Jan	**JAN**	Aris	**ARJENS**	Cock	**KOK**	Dockum		**DOKKUM**
7	6	1742	Jan	**JAN**	Aris	**ARJENS**	Kock	**KOK**	Dockum		**DOKKUM**
15	9	1742	Jan	**JAN**	Arris	**ARJENS**	Kock	**KOK**	Dockum		**DOKKUM**
26	10	1742	Jan	**JAN**	Aries	**ARJENS**	Kock	**KOK**	Dockum		**DOKKUM**
18	5	1743	Jan	**JAN**	Arends	**ARJENS**	Kock	**KOK**	Amsterdam		**DOKKUM**
27	6	1743	Jan	**JAN**	Arends	**ARJENS**	Kock	**KOK**	Amsterdam		**DOKKUM**
15	9	1743	Jan	**JAN**	Aris	**ARJENS**	Kock	**KOK**	Dockum		**DOKKUM**
27	10	1743	Jan	**JAN**	Aris	**ARJENS**	Kock	**KOK**	Dockum		**DOKKUM**
15	5	1744	Jan	**JAN**	Aris	**ARJENS**	Kock	**KOK**	Dockum		**DOKKUM**
10	7	1744	Jan	**JAN**	Aris	**ARJENS**	Kock	**KOK**	Dockum		**DOKKUM**
28	9	1744	Jan	**JAN**	Aris	**ARJENS**	Kock	**KOK**	Worckum		**DOKKUM**
23	4	1745	Jan	**JAN**	Aris	**ARJENS**	Kock	**KOK**	Worckum		**DOKKUM**
25	8	1745	Jan	**JAN**	Aris	**ARJENS**	Kok	**KOK**	Dockum		**DOKKUM**
28	9	1745	Jan	**JAN**	Aries	**ARJENS**	Kock	**KOK**	Dockum		**DOKKUM**
10	10	1746	Jan	**JAN**	Aris	**ARJENS**	Kock	**KOK**	Dockum		**DOKKUM**
25	11	1746	Jan	**JAN**	Aris	**ARJENS**	Kock	**KOK**	Dockum		**DOKKUM**
12	5	1749	Jan	**JAN**	Aris	**ARJENS**	Cock	**KOK**	Dockum		**DOKKUM**
30	7	1749	Jan	**JAN**	Aris	**ARJENS**	Cock	**KOK**	Dockum		**DOKKUM**
16	3	1750	Jan	**JAN**	Aris	**ARJENS**	Cock	**KOK**	Dockum		**DOKKUM**
7	5	1750	Jan	**JAN**	Aris	**ARJENS**	Kock	**KOK**	Dockum		**DOKKUM**
3	10	1750	Jan	**JAN**	Aris	**ARJENS**	Kock	**KOK**	Dockum		**DOKKUM**
23	10	1750	Jan	**JAN**	Aris	**ARJENS**	Kock	**KOK**	Dockum		**DOKKUM**
31	3	1751	Jan	**JAN**	Aris	**ARJENS**	Kock	**KOK**	Amsterdam		**DOKKUM**
6	5	1751	Jan	**JAN**	Aries	**ARJENS**	Koo	**KOK**	Dokum		**DOKKUM**
14	6	1751	Jan	**JAN**	Aris	**ARJENS**	Cock	**KOK**	Dockum		**DOKKUM**
11	3	1752	Jan	**JAN**	Aris	**ARJENS**	Kock	**KOK**	Dokkum		**DOKKUM**
30	3	1752	Jan	**JAN**	Aris	**ARJENS**	Kock	**KOK**	Dockum		**DOKKUM**
16	7	1752	Jan	**JAN**	Aris	**ARJENS**	Kock	**KOK**	Dockum		**DOKKUM**
19	3	1753	Jan	**JAN**	Aris	**ARJENS**	Cock	**KOK**	Dockum		**DOKKUM**
14	4	1753	Jan	**JAN**	Aris	**ARJENS**	Cock	**KOK**	Dockum		**DOKKUM**
23	6	1753	Jan	**JAN**	Aris	**ARJENS**	Kock	**KOK**	Dockum		**DOKKUM**
8	8	1753	Jan	**JAN**	Aries	**ARJENS**	Cock	**KOK**	Dockum		**DOKKUM**

3.3 Oostzeeschippers niet voorkomend in de STR Online

In het additionele bronnenmateriaal kwamen een aantal schippers voor die wel actief geweest zouden zijn op de Oostzee, maar niet in de STR Online gegevens terug werden gevonden. Het ging om 9 schippers, namelijk 4 in het lastgeld van Harlingen en 5 in notariële akten van het stadsarchief van Amsterdam . Meerdere spellingsvarianten van de namen van deze schippers werden met behulp van wildcards ("*" in de opgegeven zoekterm) in de STR Online opgezocht.

De vier in het lastgeld van Harlingen gevonden schippers met herkomstplaats Harlingen hadden volgens mijn interpretatie een andere dan de in het additionele bronnenmateriaal aangegeven herkomstplaats. Zij kwamen uit Amsterdam en van Vlieland, Ameland en Terschelling. Bij 4 van de 5 in de notariële akten gevonden schippers was sprake van een standaardisatiefout. Deze schippers bleken wel voor te komen in de STR Online, alleen onder een afwijkende standaardnaam. De juiste standaardisatie werd gebruikt voor verdere verwerking van het bronnenmateriaal. De andere schipper die wel op de Oostzee actief was, maar aanvankelijk niet in STR Online gevonden werd, was waarschijnlijk een schipper van Terschelling.

Het bleek dat er in het additionele bronnenmateriaal geen schippers voorkwamen die wel actief waren in de Oostzee maar niet in de STR Online vermeld zijn. Deze schippers kwamen of uit een andere plaats dan de in het additionele bronnenmateriaal opgegeven herkomstplaats of hun naam was foutief gestandaardiseerd. In onderstaand overzicht zijn de onderzochte schippersnamen grijs gemaakt.

Bron	=	Bron
D/M/J	=	Dag, maand en jaar
VN_0/1/2	=	Voornaam; origineel, eerste en tweede standaardisatie
PAT_0/1/2	=	Patroniem; origineel, eerste en tweede standaardisatie
AN_0/1/2	=	Achternaam; origineel, eerste en tweede standaardisatie
Plaats_0/1/2	=	Herkomstplaats schipper; origineel, eerste en tweede standaardisatie
HEMMES	=	Onderzochte vermelding

Nr.	Bron	D	M	J	VN_0	VN_1	VN_2	PAT_0	PAT_1	PAT_2	AN_0	AN_1	AN_2	Plaats_0	Plaats_2
1	LGHa	10	5	1654	Agge	AGE	**AGE**	Hemmes	HEMMES	**HEMMES**	*	*	*	Harlingen	**VLIELAND**
2	STRO	27	7	1650	Aage			Hemis						Flilandt	
3	STRO	1	9	1650	Aghe			Hemmess						Flielant	
4	STRO	4	10	1650	Age			Hermmes						Flielant	
5	STRO	16	8	1651	Aghe			Hemmess						Flielandt	
6	STRO	12	9	1651	Aaghe			Hemmess						Flielant	
7	STRO	14	10	1651	Aaghe			Hemmess						Flielant	
8	STRO	29	11	1651	Age			Hemmess						Flielandt	
9	STRO	21	6	1652	Aage			Hemmess						Flieland	
10	STRO	25	10	1652	Agge			Hemmis						Flielant	
11	STRO	19	8	1653	Agge			Hemmens						Flielant	
12	STRO	10	9	1653	Agge			Hemmess						Flielant	
13	STRO	16	7	1654	Age			Hemess						Flielant	
14	STRO	8	8	1654	Age			Hemmess						Flielant	
15	STRO	17	3	1655	Agge			Hemes						Flielant	
16	STRO	30	4	1655	Agge			Hemmis						Flielant	
17	STRO	26	6	1655	Age			Hemmes						Flieland	
18	STRO	25	7	1655	Agge			Hemes						Flielant	
19	STRO	29	8	1655	Agge			Hemmes						Flielant	
20	STRO	2	8	1656	Aage			Hemmess						Flilandt	
21	STRO	24	8	1656	Age			Hemmis						Flilant	
22	LGHa	22	6	1655	Falcke	FALK	**FALK**	Bauckes	BAUKES	**BAUKES**	*	*	*	Harlingen	**AMELAND**
23	STRO	22	2	1650	Ellecke			Bumkes						Harlingen	
24	STRO	9	3	1650	Ilcke			Baukes						Harlingen	
25	STRO	7	7	1650	Helche			Bouches						Harling	
26	STRO	17	9	1650	Hilche			Bauches						Harling	
27	STRO	25	3	1651	Elche			Bauckes						Ameland	
28	STRO	21	5	1651	Illcke			Bacuckis						Ammelandt	
29	STRO	20	6	1651	Elckhe			Baukhass						Ammelant	
30	STRO	12	7	1651	Eliche			Baukes						Amelandt	
31	STRO	3	9	1651	Hillckhe			Bacuckhis						Amelandt	
32	STRO	13	10	1651	Elche			Bauches						Ameland	
33	STRO	15	11	1651	Elckhe			Baukhess						Ammelant	

34	STRO	13	5	1652	Elcke			Bauckess						Ameland	
35	STRO	4	6	1652	Alicke			Bauckes						Amelandt	
36	STRO	19	8	1652	Ilcke			Buntes						Amelandt	
37	STRO	20	9	1652	Ellicke			Bauckis						Amelandt	
38	STRO	8	9	1653	Ellicke			Bauckes						Amelandt	
39	STRO	16	11	1654	Ellekhe			Baukhess						Amelant	
40	STRO	30	4	1655	Ellcke			Boukes						Amelant	
41	STRO	26	5	1655	Elcke			Bouckes						Ammelant	
42	STRO	3	7	1655	Elcke			Bouckes						Ammelant	
43	STRO	25	7	1655	Elche			Bauches						Ameland	
44	STRO	6	9	1655	Ellecke			Bauckes						Amelandt	
45	STRO	12	10	1655	Elcke			Bouckes						Ammel.	
46	STRO	15	4	1656	Ellecke			Bouckes						Ameland	
47	STRO	19	7	1656	Elleche			Bouchess						Amelantt	
48	STRO	4	3	1657	Elliche			Bauches						Harlingen	
49	STRO	2	9	1657	Elleke			Boukes						Amelant	
50	STRO	19	10	1657	Eleke			Boukes						Ammerlant	
51	STRO	1	5	1658	Elcke			Baukes						Ammelant	
52	STRO	3	7	1658	Elche			Bauches						Ameland	
53	LGHa	4	4	1654	Jan	JAN	**JAN**	Folckerts	FOLKERTS	**FOLKERTS**	*	*	*	Harlingen	**AMSTERDAM**
54	STRO	28	10	1651	Jan			Folckhertsen						Rotterdamb	
55	STRO	12	8	1653	Johan			Folckertsen						Ambsterdamb	
56	STRO	14	9	1661	Jan			Folckers						Ambsterdamb	
57	STRO	26	10	1661	Jan			Folckerssen						Ambsterdamb	
58	LGHa	15	12	1655	Claes	KLAAS	**KLAAS**	Ariens	ARJENS	**ARJENS**	Schotscopman	SCHOTSCOPMAN	**SCHOTSCOPMAN**	Harlingen	**TERSCHELLING**
59	STRO	29	10	1657	Claes			Adrianns						der Schel.	
60	STRO	1	7	1658	Claus			Adrianse						Der Schell.	
61	STRO	29	3	1650	Claas			Adriansen						Flissing	
62	STRO	8	5	1650	Claeness			Adriansen						Flisingen	
63	STRO	25	11	1656	Claus			Adriansen						der Schellingh	
64	STRO	11	5	1658	Claus			Adriansen						Der Schel	
65	STRO	11	4	1654	Claess			Ariansen						der Schelling	
66	STRO	3	7	1655	Claus			Ariansen						d. Schellinge	
67	STRO	2	6	1654	Clauss			Ariansen						der Schelling	

68	SAANA	11	4	1653	Tijerdt	TJEERD	**TJEERD**	Jansen	JANS	**JANS**	Schol	SCHOL	*	Harlingen	**HARLINGEN**
69	STRO	27	8	1653	Tiart			Jansen			Scholl			Harlingen	
70	SAANA	15	6	1655	Hedde	HIDDE	**HIDDE**	Saliches	SEEKELES	**SALINGS**	*	*	*	Workum	**WORKUM**
71	STRO	17	6	1655	Hidde			Salings						Workumb	
72	STRO	13	7	1655	Hidde			Salings						Workum	
73	SAANA	1	4	1701	Dirk	DIRK	**DIRK**	Joppes	JOBS	**FOPPES**	*	*	*	Harlingen	**HARLINGEN**
74	STRO	18	4	1701	Dirich			Foppes						Harlingen	
75	STRO	15	5	1701	Dirich			Foppes						Harlingen	
76	STRO	6	7	1701	Dirch			Foppes						Harlingen	
77	STRO	3	8	1701	Dirich			Foppes						Harlingen	
78	STRO	11	10	1701	Dirch			Foppes						Harlingen	
79	SAANA			1705	Pieter	PIETER	**PIETER**	Siebes	SIEBES	**SIEBES**	*	*	*	Workum	**TERSCHELLING**
80	STRO	3	4	1700	Pieter			Sipkes			Classen			Der Schell.	
81	STRO	5	5	1700	Peter			Sipkes			Clausen			Der Schellinge	
82	STRO	11	9	1700	Pieter			Sipkes			Classen			Der Schell.	
83	STRO	23	10	1700	Peter			Sipkes			Claussen			Der Schellinge	
84	STRO	27	4	1701	Peter			Sipkes			Claussen			De Schellingen	
85	STRO	4	7	1701	Pieter			Sipkes			Classen			Der Schell.	
86	STRO	21	10	1702	Pieter			Sipkes			Claesen			Der Schell.	
87	STRO	7	10	1703	Peter			Sipkes			Clasen			Der Schellingen	
88	STRO	2	11	1703	Peter			Sipkes			Clausen			Der Schell.	
89	STRO	26	6	1705	Pieter			Sipkes			Classen			Der Schell.	
90	STRO	22	9	1705	Pieter			Sipkes			Claesen			Der Schell.	
91	STRO	11	5	1706	Pieter			Sipkes			Classen			Der Schell.	
92	STRO	16	3	1707	Pieter			Sipkes			Classen			Der Schell.	
93	STRO	14	6	1707	Pieter			Sipkes			Classen			Der Schell.	
94	STRO	15	5	1708	Pieter			Sipkes			Claesen			D. Schell.	
95	STRO	3	7	1708	Pieter			Sipkes			Classen			Der Schell.	
96	STRO	20	7	1708	Pieter			Sipkes						Der Schell.	
97	STRO	12	9	1708	Pieter			Sipkes						Der Schell.	
98	STRO	4	10	1708	Pieter			Sipkes						D. Schell.	
99	SAANA	3	1	1701	Fedde	FEDDE	**FEDDE**	Tanckes	TJAMMES	**TINKES**	*	*	*	Hindeloopen	**HINDELOOPEN**
100	STRO	27	4	1701	Fedde			Tenckes						Hinlopen	
101	STRO	31	5	1701	Fede			Tenckes						Hinlopen	

3.4 Classificatiemethode mate van activiteit van Oostzeeschippers

Gegevens over ruimtelijk gedrag van bewegende entiteiten, zoals tolgegevens waarin schippers zijn vermeld, bestaan uit zowel kwantitatieve als kwalitatieve componenten. De kwantitatieve gegevens in de STR Online zijn bijvoorbeeld numerieke data zoals het registratienummer, de datum van de registratie, de vermeldde hoeveelheid van de verschillende soorten lading, de hoogte van de betaalde belasting per lading en de totaal te betalen belasting. De kwalitatieve gegevens zijn bijvoorbeeld de naam van de schipper, diens thuishaven, de haven van vertrek en van bestemming, een omschrijving van de vervoerde goederen, de eenheden waarin de goederen gemeten zijn, de soort belasting die toegepast is en de gebruikte munteenheid.[625] Door alleen de kwantitatieve gegevens van bewegingsdata te analyseren gaat een deel van de zeggingskracht van de bron verloren. Andersom geldt hetzelfde als alleen de kwalitatieve gegevens geanalyseerd worden. De kwalitatieve en kwantitatieve benadering vullen elkaar volgens Scheltjens en Dopfer juist aan, en daarom willen zij beide benaderingen met elkaar combineren in de door hen voorgestelde methode.[626]

Een onderzoeker kan vanuit bewegingsdata kwalitatieve en kwantitatieve gegevens selecteren die over een entiteit (een schipper) of een collectief van entiteiten (een schipperspopulatie) te vinden zijn. Deze gegevens kunnen worden verwerkt in een database en daarna worden gestandaardiseerd.[627] Dit noemen Scheltjens en Dopfer het semantisch verrijken van bewegingsgegevens. Hulpmiddelen hiervoor zijn de toepassing van de *Entity Status Classification* (ESC)en de *Operational Pattern Classification* (OPC).[628] Met de ESC wordt het mogelijk om de status van een schipper, bijvoorbeeld 'nieuw', 'bekend' of 'opnieuw actief', te bepalen. Deze status is aan zijn mate van activiteit gerelateerd. De ESC kan worden

Operational Pattern Classification (Scheltjens en Dopfer, 'Unified rule approach', 239).

Eenmalig:	eenmalige vermelding van de schipper, slechts 1 doorvaart of vermelding
Sporadisch:	PDR > 1.5xBM
Regelmatig:	0.5xBM ≤ PDR ≤ 1.5xBM
Specialist:	PDR < 0.5xBM
PDR:	pattern density rate ofwel het aantal actieve jaren gedeeld door het totaal aantal doorvaarten
TF/Time frame:	het aantal jaren van activiteit, van het eerste tot en met het laatste jaar van activiteit van schipper
BM:	bench mark; de gemiddelde PDR van de schipperspopulatie of gemiddelde PDR voor alle bestemmingen van een schipper

toegepast voor één schipper en zijn verschillende reizen, om zo zijn activiteit op routes te analyseren. Daarnaast kan de ESC gebruikt worden voor een schipper binnen een schippersgemeenschap. De bepaling welke schippers tot een schippersgemeenschap of collectief behoren hangt samen met het gekozen selectiecriterium, bijvoorbeeld overeenkomsten in routes, lading, bestemmingen of een gedeelde woonplaats. Voor het classificeren van patronen in handelen van entiteiten kan de OPC toegepast worden. Daarbij wordt gekeken naar de periode waarin de schipper actief was (time frame), en naar hoe actief de schipper in deze periode was (het aantal gemaakte doorvaarten). De periode waarin de schipper actief was wordt voor de OPC gedeeld door het aantal gemaakte reizen binnen die tijdsperiode. Dit is de zogenaamde *Pattern Density Rate* (PDR), ofwel de mate van activiteit.

[625] STR Online, www.soundtoll.nl.
[626] Dopfer en Scheltjens, 'Unified rule approach',
[627] Zie paragraaf 3.3 over standaardisatie. Over informatieselectie en standaardisatie en de bijbehorende methodologie is al veel geschreven. Zie bijvoorbeeld Scheltjens, *De invloed van ruimtelijke verandering*, 70-110; Scheltjens en Dopfer, 'Unified rule approach', 236; Scheltjens, 'The operational structure of historical maritime shipping', 362-363.
[628] Scheltjens en Dopfer, 'Unified rule approach', 237-240.

De PDR kan ook voor een schip-persgemeenschap als geheel berekend worden. Afhankelijk van de gemiddelde PDR van de gehele populatie, de benchmark (BM) kan een schipper vervolgens worden geclassificeerd.[629]

De verhouding van de PDR van een schipper tot de gemiddelde PDR waarde van het gehele collectief bepaalt de verdere classificatie. Hoe actiever de schipper was, des te kleiner de PDR. De classificatie van Scheltjens en Dopfer kijkt naar de mate van participatie van schippers binnen een schippersgemeenschap, en maakt een onderscheidt tussen gespecialiseerde, regelmatige, sporadische en eenmalige deelname binnen de schippersgemeenschap. Een als eenmalig geclassificeerde schipper kwam slechts eenmaal met slechts 1 doorvaart binnen de schippersgemeenschap voor. Een als sporadisch geclassificeerde schipper was slechts enkele keren actief. Een als regelmatig geclassificeerde schipper was met een bepaalde regelmaat actief, en een als specialistisch geclassificeerde schipper was met zeer grote regelmaat actief.

Wanneer de PDR van een schipper kleiner is dan 0,5 maal de BM ofwel collectieve PDR, dan wordt hij als specialist geclassificeerd. Ate Hartmans uit Woudsend is hier een voorbeeld van (bijlage 4.1). Tussen 1753 en 1758 werd hij 17 keer in de STR Online genoteerd. Hij maakte in die zes jaar gemiddeld 2,8 doorvaarten per jaar. Zijn PDR is 6 gedeeld door 17, oftewel 0,353. De BM oftewel de gemiddelde PDR van alle schippers van Woudsend tussen 1741 en 1760 was 0,871. Hartmans' PDR van 0,353 was kleiner dan 0,5 maal de BM (0,871*0,5=0,436) en daarom is hij als specialist geclassificeerd. Andries Tiemens uit Hindeloopen is een ander voorbeeld. Tussen 1741 en 1760 maakte hij in 20 jaren 48 Sontdoorvaarten, oftewel gemiddeld 2,4 doorvaarten per jaar. Zijn PDR is 20 gedeeld door 48, oftewel 0,417. De BM oftewel de gemiddelde PDR van alle schippers uit Hindeloopen tussen 1741 en 1760 was 0,923. Tiemens' PDR van 0,417 was kleiner dan 0,5 maal de BM (0,923*0,5=0,461) en daarom is hij als specialist geclassificeerd.

Is de PDR van een schipper groter dan 1,5 maal de gemiddelde PDR, dan wordt hij als een sporadisch schipper geclassificeerd. Johan Sjoerds uit Lemmer was in de periode 1741-1760 over een periode van 19 jaar actief en maakte 14 doorvaarten, oftewel gemiddeld 0,7 doorvaarten per jaar. Zijn PDR was 19 gedeeld door 14, oftewel 1,357. In deze periode was de BM voor alle schipper uit Lemmer 0,790. Sjoerds' PDR van 1,357 was groter dan 1,5 maal de BM (0,790*1,5=1,185), waardoor hij als sporadisch werd geclassificeerd. Hetzelfde geldt voor Sietse Piers uit Lemmer. In de periode 1756-1759 maakte hij 2 doorvaarten in 4 jaar, oftewel gemiddeld 0,5 doorvaarten per jaar. Zijn PDR was 4 gedeeld door 2, oftewel 2, wat hoger was dan 1,5 maal de BM.

Zit de PDR van een schipper tussen beide eerder genoemde waarden in, dan wordt hij beschouwd als regelmatig. Hiervan is Anne Baukes uit Woudsend een voorbeeld. Hij maakte van 1743 tot en met 1760 in 18 jaar tijd 22 Sontdoorvaarten. Hij maakte 0,82 doorvaarten per jaar. Zijn PDR was 18 gedeeld door 22, oftewel 0,818. Dit was meer dan 0,5 en minder dan 1,5 maal de BM (0,871*0,5=0,436 en 0,871*1,5=1,307), en maakt hem volgens de classificatiemethode een regelmatige schipper. Een ander voorbeeld van een als regelmatig geclassificeerde schipper is Alle Freerks uit Hindeloopen. Hij maakte van 1741 tot en met 1755 in 15 jaar tijd 25 Sontdoorvaarten. Gemiddeld was dit 1,67 doorvaarten per jaar. Zijn PDR was 15 gedeeld door 25, oftewel 0,600. Dit was meer dan 0,5 en meer dan 1,5 maal de BM (0,923*0,5=0,462 en 0,923*1,5=1,385). Daarom is hij als regelmatig geclassificeerd.

Uit bovenstaande voorbeelden blijkt dat hoe hoger het gemiddelde aantal doorvaarten per jaar, hoe groter de mate van specialisatie van een schipper was.

[629] Scheltjens en Dopfer, 'Unified rule approach', 237-239.

4.1 Overzicht Oostzeeschippers en hun classificatie

Bron: STR Online

VN_2	=	Gestandaardiseerde voornaam
PAT_2	=	Gestandaardiseerd patroniem
AN_2	=	Gestandaardiseerde achternaam
DV	=	Totaal aantal doorvaarten voor de gehele actieve periode
TF	=	Time frame; actieve jaren van de schipper (eerste t/m laatste jaar)
PDR	=	Pattern density rate; time frame gedeeld door totaal aantal daarbinnen gemaakte doorvaarten
BM	=	Bench mark; gemiddelde PDR voor gehele schippersgemeenschap voor de onderzochte periode
Eenmalig	=	Als 'eenmalig' geclassificeerde schipper
Sporadisch	=	Als 'sporadisch' geclassificeerde schipper
Regelmatig	=	Als 'regelmatig' geclassificeerde schipper
Specialist	=	Als 'specialist' geclassificeerde schipper
2	=	Eerste maal dat schipper voorkomt in STR Online (cijfer geeft het aantal doorvaarten weer)
	=	Geen gegevens te vinden in de STR Online

Harlingen

1641-1660

BM	BM*0,5	BM*1,5
0,976	0,488	1,464

Nr.	Classificatie	VN_2	PAT_2	AN_2	DV	1641	1642	1643	1644	1645	1646	1647	1648	1649	1650	1651	1652	1653	1654	1655	1656	1657	1658	1659	1660	TF	PDR
1	Regelmatig	ABE	LOURENS	*	4								2	2												2	0,500
2	Eenmalig	ABE	REINERS	*	1													1								1	1,000
3	Sporadisch	ALBERT	JANS	*	2															1			1			4	2,000
4	Sporadisch	ALBERT	JELLES	*	3				1						1			1								10	3,333
5	Eenmalig	ALBERT	MARINUS	*	1																	1				1	1,000
6	Specialist	ALBERT	SIEMENS	*	56		1	5	3		2	2	4	6	9	4	4	1	6	4	2	3				16	0,286
7	Regelmatig	ALBERT	WIEBES	*	11																2	6	1		2	6	0,545
8	Sporadisch	ALLE	DOEKES	*	3												1		1		1					5	1,667
9	Eenmalig	ALLE	RUBENS	*	1													1								1	1,000
10	Eenmalig	ALLERT	JAKOBS	*	1										1											1	1,000
11	Eenmalig	ALLERT	LINSES	*	1														1							1	1,000
12	Eenmalig	ANDRIES	*	HAMERSMA	1								1													1	1,000
13	Specialist	ANDRIES	DOUWES	*	39								3	4	6		3	3		5	5	4	2		4	13	0,333
14	Regelmatig	ANDRIES	EGBERTS	*	6																2	2	2			3	0,500
15	Eenmalig	ANNE	*	HABBES	1		1																			1	1,000
16	Regelmatig	ANNE	TJEERDS	*	3							1		1	1											4	1,333
17	Eenmalig	AREND	LOLLES	*	1												1									1	1,000
18	Eenmalig	AREND	RUURDS	*	1							1														1	1,000
19	Regelmatig	ARJEN	GABES	*	8	1	5		2																	4	0,500
20	Eenmalig	ARJEN	KLASES	*	1						1															1	1,000
21	Eenmalig	ARJEN	TEUNIS	BUISMAN	1										1											1	1,000
22	Eenmalig	AUKE	IESES	*	1																		1			1	1,000
23	Eenmalig	AUKE	JELLES	*	1																				1	1	1,000
24	Specialist	AUKE	SIPKES	*	7											2	4	1								3	0,429
25	Specialist	BALT	WIETSES	*	11		4	4	3																	3	0,273
26	Eenmalig	BEREND	GORSSEL	*	1																		1			1	1,000
27	Sporadisch	BEREND	JANS	*	2			1						1												7	3,500
28	Eenmalig	BIENSE	MINNES	*	1				1																	1	1,000
29	Specialist	BINKE	JELLES	*	36		4	6	3		2	4	3	3	3	4	3	1								12	0,333
30	Eenmalig	BINNERT	DOUWES	*	1										1											1	1,000
31	Sporadisch	BODSE	JANS	*	2				1							1										8	4,000
32	Eenmalig	BOELE	KLASES	*	1																1					1	1,000
33	Regelmatig	BOTE	AUKES	*	3				2		1															3	1,000
34	Eenmalig	BRUIN	FREDERIKS	*	1																1					1	1,000
35	Eenmalig	CHRISTIAAN	JANS	*	1																1					1	1,000
36	Eenmalig	DARIUS	ABES	*	1																1					1	1,000
37	Eenmalig	DAVID	JELLES	*	1								1													1	1,000
38	Eenmalig	DELIS	KLASES	*	1																1					1	1,000
39	Eenmalig	DIRK	*	LANGHOUT	1									1												1	1,000
40	Sporadisch	DIRK	IJSBRANDS	*	2		1														1					15	7,500
41	Eenmalig	DIRK	JANS	*	1						1															1	1,000
42	Specialist	DIRK	MINNES	*	8									6		2										3	0,375
43	Specialist	DIRK	SIEBRENS	*	34	6	6	1	4				2	5	4	2	2	2								13	0,382
44	Sporadisch	DIRK	TIJSES	*	5		3						1										1			17	3,400
45	Sporadisch	DOUWE	HIELKES	*	3		1				1												1			17	5,667
46	Regelmatig	DOUWE	HILLES	*	9												1			1		2	3		2	9	1,000
47	Eenmalig	DOUWE	HUBERTS	*	1								1													1	1,000
48	Sporadisch	DOUWE	LOLLES	WAGENAAR	5				2				1	1				1								10	2,000
49	Eenmalig	DOUWE	SIPKES	*	1														1							1	1,000
50	Regelmatig	EELKE	BAUKES	*	6										5							1				8	1,333
51	Eenmalig	EELKE	REINERS	*	1										1											1	1,000
52	Eenmalig	EERKE	SIPPES	*	1																				1	1	1,000
53	Specialist	EERKE	TIJSES	*	40		1	4	2		2	4	1	6	8	4		2	2		4					15	0,375
54	Specialist	EEUWE	FOPPES	*	12	6	6																			2	0,167
55	Regelmatig	EGBERT	HARINGS	*	6	2		3	1																	4	0,667
56	Eenmalig	EGBERT	MEINERTS	*	1															1						1	1,000
57	Eenmalig	EGBERT	TEUNIS	*	1			1																		1	1,000

58	Eenmalig	**EIMERT**	**PIETERS**	*	1											1										1	1,000
59	Regelmatig	**EIMERT**	**TJEERDS**	**IJSLANDER**	9										2	1				4			1		1	11	1,222
60	Eenmalig	**ERIC**	**JANS**	*	1				1																	1	1,000
61	Eenmalig	**EVERT**	**HARIS**	*	1												1									1	1,000
62	Sporadisch	**EVERT**	**JANS**	*	2										1				1							5	2,500
63	Regelmatig	**EVERT**	**SIEMENS**	*	4									2		2										3	0,750
64	Eenmalig	**FEDDRIK**	**WIEBES**	*	1												1									1	1,000
65	Eenmalig	**FEIKE**	**THOMAS**	*	1										1											1	1,000
66	Specialist	**FOKKE**	**PIETERS**	**RAS**	16	5	4	4	1		2															6	0,375
67	Sporadisch	**FOLKERT**	**MINKS**	*	4		2								1	1										10	2,500
68	Eenmalig	**FOPPE**	**ALBERTS**	*	1										1											1	1,000
69	Sporadisch	**FOPPE**	**GERRITS**	*	2		1							1												8	4,000
70	Regelmatig	**FOPPE**	**TJEERDS**	*	13	3	1	1	3		1		3	1												9	0,692
71	Eenmalig	**FREERK**	**LUNE**	*	1								1													1	1,000
72	Specialist	**FREERK**	**SIPKES**	*	30													2	6	8	7	4	2		1	8	0,267
73	Specialist	**FREERK**	**WIEBES**	*	31											4	3	1	5	3	1	8	4		2	10	0,323
74	Regelmatig	**GEERT**	**GERRITS**	*	2															1	1					2	1,000
75	Eenmalig	**GEERT**	**LOLLES**	*	1	1																				1	1,000
76	Eenmalig	**GERRIT**	**FREDERIKS**	*	1										1											1	1,000
77	Eenmalig	**GERRIT**	**HIDDES**	*	1										1											1	1,000
78	Sporadisch	**GERRIT**	**JANS**	**TROMPETTER**	6			1					2	2			1									10	1,667
79	Regelmatig	**GERRIT**	**LAURENS**	*	2														2							1	0,500
80	Regelmatig	**GERRIT**	**LOURENS**	*	2							2														1	0,500
81	Eenmalig	**GERRIT**	**MINNES**	*	1					1																1	1,000
82	Eenmalig	**GERRIT**	**PIETERS**	*	1	1																				1	1,000
83	Eenmalig	**GIJSBERT**	**KARSTES**	*	1			1																		1	1,000
84	Specialist	**GOSSE**	**JANS**	*	49	1	2	1	1		2	2	1	3	4	5	1	3	6	8	4	2	3			18	0,367
85	Eenmalig	**HAIE**	**REMKES**	*	1				1																	1	1,000
86	Specialist	**HANS**	**HENDRIKS**	**MACKAY**	13		4	3	4		2															5	0,385
87	Eenmalig	**HARING**	**ALLES**	*	1										1											1	1,000
88	Specialist	**HARING**	**DOUWES**	*	44	4	6	3	2		1	2		4	2	5	4		2	7	2					16	0,364
89	Specialist	**HARING**	**EGBERTS**	*	83	3	4		3	1	4	6	6	7	8	8	4	2	6	5	7	3	4		2	20	0,241
90	Eenmalig	**HARING**	**KORNELIS**	*	1																	1				1	1,000
91	Sporadisch	**HARING**	**LUBBERTS**	*	3	1								1							1					16	5,333
92	Eenmalig	**HARING**	**PIETERS**	*	1	1																				1	1,000
93	Eenmalig	**HARING**	**REINERS**	*	1			1																		1	1,000
94	Eenmalig	**HARING**	**SIEBRENS**	*	1						1															1	1,000
95	Specialist	**HARING**	**SIEMENS**	*	3		3																			1	0,333
96	Eenmalig	**HARMEN**	*	**BROUWER**	1								1													1	1,000
97	Eenmalig	**HARMEN**	*	**DEURSEN**	1			1																		1	1,000
98	Eenmalig	**HARMEN**	*	**HOOGLAND**	1														1							1	1,000
99	Eenmalig	**HARMEN**	**KLASES**	*	1								1													1	1,000
100	Regelmatig	**HARMEN**	**KLASES**	**GREIJER**	12		2		1			5	2				2									11	0,917
101	Eenmalig	**HARMEN**	**REINERS**	*	1				1																	1	1,000
102	Eenmalig	**HEIN**	**DINGLUMS**	*	1															1						1	1,000
103	Regelmatig	**HEIN**	**FRANSES**	*	4										2		2									3	0,750
104	Specialist	**HEIN**	**FREDERIKS**	*	8			5	3																	2	0,250
105	Specialist	**HEIN**	**RIENKS**	*	31						2	2	5	6	6	1	3		4	2						10	0,323
106	Eenmalig	**HENDRIK**	**DOUWES**	*	1	1																				1	1,000
107	Regelmatig	**HENDRIK**	**FREDERIKS**	*	2																2					1	0,500
108	Eenmalig	**HENDRIK**	**HARMENS**	*	1															1						1	1,000
109	Sporadisch	**HENDRIK**	**JAKOBS**	*	5											2	1		1						1	10	2,000
110	Eenmalig	**HENDRIK**	**SIPKES**	*	1																1					1	1,000
111	Regelmatig	**HENDRIK**	**TEUNIS**	*	4																	2	1		1	4	1,000
112	Sporadisch	**HENDRIK**	**WIEBES**	*	2																1				1	5	2,500
113	Eenmalig	**HIDDE**	**WIEGERS**	*	1															1						1	1,000
114	Eenmalig	**HIELKE**	**DOUWES**	*	1									1												1	1,000
115	Specialist	**HIELKE**	**JOHANNES**	*	35		1				2	3	4	5	8	5	4	2	1							13	0,371
116	Eenmalig	**HILLE**	**GRATES**	*	1	1																				1	1,000
117	Eenmalig	**HOBBE**	**JOUKES**	*	1									1												1	1,000
118	Regelmatig	**HUBERT**	**SINTS**	*	4	3	1																			2	0,500
119	Regelmatig	**IDS**	**JAKOBS**	**DONKER**	12										3	2	2	3			2					7	0,583
120	Regelmatig	**IEGE**	**STOFFELS**	*	2														2							1	0,500
121	Eenmalig	**IETE**	**DOEKES**	*	1																	1				1	1,000
122	Specialist	**IJSBRAND**	**IJSBRANDS**	*	37				3			2	6	8	4	8	2	2		2						12	0,324
123	Specialist	**IJSBRAND**	**KARSTES**	*	54	2	3	5	4		3	4	2	1	7	4	4	2	4	5	2	2				17	0,315
124	Eenmalig	**IJSBRAND**	**TIJSES**	*	1												1									1	1,000
125	Regelmatig	**INDERT**	**TJERKS**	*	4											2	2									2	0,500
126	Regelmatig	**JAKOB**	**BOUWES**	*	5																		1		4	3	0,600
127	Regelmatig	**JAKOB**	**IEKES**	*	2										2											1	0,500
128	Eenmalig	**JAKOB**	**JAKOBS**	*	1																		1			1	1,000
129	Specialist	**JAKOB**	**JANS**	*	75	3	6	5	4	1	6	6	6	2	5	6	5	2	3	6	2	4	3			18	0,240
130	Regelmatig	**JAKOB**	**JELTES**	*	2																				2	1	0,500
131	Sporadisch	**JAKOB**	**KORNELIS**	*	2	1		1																		3	1,500
132	Eenmalig	**JAKOB**	**SIEBRENS**	*	1															1						1	1,000
133	Regelmatig	**JAN**	*	**BAS**	2									1	1											2	1,000
134	Eenmalig	**JAN**	**BERENDS**	*	1						1															1	1,000
135	Specialist	**JAN**	**BINKES**	*	41										2	6	4	2	7	6	6	2	4		2	11	0,268
136	Eenmalig	**JAN**	**BOUWES**	*	1																	1				1	1,000
137	Eenmalig	**JAN**	**DIRKS**	*	1				1																	1	1,000
138	Sporadisch	**JAN**	**EERKES**	*	2				1														1			15	7,500
139	Regelmatig	**JAN**	**FEITES**	*	2													2								1	0,500
140	Eenmalig	**JAN**	**FREDERIKS**	*	1						1															1	1,000
141	Regelmatig	**JAN**	**GERLOFS**	*	14				1		3	3	2	3	2											7	0,500
142	Regelmatig	**JAN**	**GERRITS**	*	14				1			2	3	5	2				1							11	0,786

143	Regelmatig	JAN	GOSSES	*	8									4	2				1	1						7	0,875
144	Specialist	JAN	HENDRIKS	*	31			4	2		3	4	6	6	2	3			1							12	0,387
145	Sporadisch	JAN	HILLES	*	2		1		1																	3	1,500
146	Specialist	JAN	HUBERTS	*	34								4	5	4	7	3	2	2	7						8	0,235
147	Regelmatig	JAN	JAKOBS	*	15	3	5									1	1					2	3			18	1,200
148	Sporadisch	JAN	JANS	*	3							1	1			1										5	1,667
149	Eenmalig	JAN	JANSEN	*	1										1											1	1,000
150	Eenmalig	JAN	JETSES	*	1										1											1	1,000
151	Sporadisch	JAN	KOLLE	*	3	1		1					1													8	2,667
152	Eenmalig	JAN	KRIJNS	*	1													1								1	1,000
153	Specialist	JAN	LOLLES	*	66	3	5	2	3		6	4	5	1	4	6	3	3	6	4	5	3	3			18	0,273
154	Eenmalig	JAN	MOSES	*	1															1						1	1,000
155	Specialist	JAN	REINERS	*	24										4	6	2		5	5	2					7	0,292
156	Regelmatig	JAN	SIPKES	*	2																				2	1	0,500
157	Eenmalig	JAN	TEEKES	*	1										1											1	1,000
158	Eenmalig	JAN	THIJSSEN	*	1		1																			1	1,000
159	Eenmalig	JAN	TOL	*	1			1																		1	1,000
160	Regelmatig	JAN	WIEBES	*	8																	6	1		1	4	0,500
161	Eenmalig	JARICH	JANS	*	1				1																	1	1,000
162	Specialist	JELLE	AUKES	*	71	1	5	5	4		2	4	5	2	7	6	3	3	6	6	3	4	3		2	20	0,282
163	Sporadisch	JELLE	JANS	*	3						2								1							9	3,000
164	Eenmalig	JELLE	WIENSENS	*	1																1					1	1,000
165	Specialist	JETSE	JANS	*	9	2	4	1	2																	4	0,444
166	Specialist	JOEKE	WILLEMS	*	5	3	2																			2	0,400
167	Eenmalig	JOHANNES	ALBERTS	*	1																		1			1	1,000
168	Specialist	JOHANNES	BENEDICTUS	*	3																	3				1	0,333
169	Specialist	JOOST	MICHIELS	*	4										4											1	0,250
170	Eenmalig	JOSEF	*	NOORLAST	1							1														1	1,000
171	Regelmatig	JOSEF	KLASES	BEER	6									2	2				2							6	1,000
172	Eenmalig	JOUKE	WILLEMS	*	1	1																				1	1,000
173	Eenmalig	KARST	SIEBRENS	*	1	1																				1	1,000
174	Regelmatig	KLAAS	IJSBRANDS	*	2											2										1	0,500
175	Regelmatig	KLAAS	JANS	*	2											2										1	0,500
176	Sporadisch	KLAAS	PIETERS	*	2														1				1			5	2,500
177	Specialist	KLAAS	SIPKES	*	16																6	6	2		2	5	0,313
178	Eenmalig	KORNELIS	*	BRUINS	1													1								1	1,000
179	Specialist	KORNELIS	EGBERTS	*	9										4	2	3									3	0,333
180	Specialist	KORNELIS	KORNELIS	*	54	5	6	5	3		2	2	2	6	5	2	1	1	5	2	4		1		2	20	0,370
181	Eenmalig	KORNELIS	MICHIELS	*	1											1										1	1,000
182	Eenmalig	KORNELIS	PIETERS	*	1							1														1	1,000
183	Eenmalig	KORNELIS	SIEMENS	*	1	1																				1	1,000
184	Regelmatig	KORNELIS	WIEGERS	*	2											2										1	0,500
185	Eenmalig	KRIJN	HENDRIKS	*	1																1					1	1,000
186	Specialist	LAMMERT	REINERS	*	19	6		3	3		5	2														7	0,368
187	Specialist	LEENDERT	PIETERS	*	18										2	4	4	2	2	2	2					7	0,389
188	Sporadisch	LEENDERT	TJEERDS	*	4												1					2	1			7	1,750
189	Eenmalig	LIEUWE	IESKES	*	1																		1			1	1,000
190	Specialist	LIEUWE	JANS	*	58	4	4	6	3		4	3	6	5	5	5	4	1	4	4						15	0,259
191	Eenmalig	LIEUWKE	WIEBRENS	*	1				1																	1	1,000
192	Eenmalig	LUDOLF	JANS	*	1							1														1	1,000
193	Specialist	MARTEN	GILLES	*	65	4	5	5	3		6	2	5	3	1	5	4	2	4	6	5	3	2			18	0,277
194	Regelmatig	MARTEN	MARTENS	*	5													1	2	2						3	0,600
195	Eenmalig	MARTEN	MINSES	*	1				1																	1	1,000
196	Eenmalig	MARTEN	REINERS	*	1										1											1	1,000
197	Specialist	MEINERT	JAKOBS	*	3									3												1	0,333
198	Eenmalig	MEINERT	TIJSES	*	1										1											1	1,000
199	Regelmatig	MELLE	MELLES	*	2															2						1	0,500
200	Eenmalig	NANNE	PIETERS	*	1				1																	1	1,000
201	Eenmalig	NIELS	SEVERIJNS	*	1												1									1	1,000
202	Eenmalig	OBBE	SIETES	*	1															1						1	1,000
203	Regelmatig	OENE	BOUDEWIJNS	*	6													2					2		2	8	1,333
204	Specialist	OTTE	DOEKES	*	21													4	5	6	1	3	2			6	0,286
205	Regelmatig	OTTE	JANS	*	4										2	2										2	0,500
206	Specialist	PAULUS	DOUWES	*	7				2		5															3	0,429
207	Eenmalig	PIEBE	MOSES	*	1												1									1	1,000
208	Regelmatig	PIEBE	WIETSES	*	22	4	5	4								4	1	1	2	1						15	0,682
209	Specialist	PIETER	*	TEMPELMAN	8	4	4																			2	0,250
210	Eenmalig	PIETER	AKEN	*	1													1								1	1,000
211	Eenmalig	PIETER	BRANDS	*	1																				1	1	1,000
212	Specialist	PIETER	EDSES	*	5										3	2										2	0,400
213	Eenmalig	PIETER	GERRITS	*	1										1											1	1,000
214	Specialist	PIETER	HARMENS	*	5			2	3																	2	0,400
215	Regelmatig	PIETER	HIELKES	*	2										2											1	0,500
216	Specialist	PIETER	IJSBRANDS	*	46									2	6	5	5	2	6	8	6	3			3	12	0,261
217	Specialist	PIETER	JAKOBS	DONKER	16	6	7	3																		3	0,188
218	Specialist	PIETER	JAKOBS	HINGST	20						2	2	5	6	4	1										6	0,300
219	Specialist	PIETER	JANS	PROP	6											5	1									2	0,333
220	Regelmatig	PIETER	KLASES	*	2									2												1	0,500
221	Regelmatig	PIETER	MARTENS	*	18	4	5	1			2			3	2		1									12	0,667
222	Eenmalig	PIETER	SIEMENS	*	1									1												1	1,000
223	Eenmalig	PIETER	TJEBBES	*	1															1						1	1,000
224	Eenmalig	PIETER	WIETSES	*	1															1						1	1,000
225	Eenmalig	POPKE	JANS	*	1																1					1	1,000
226	Regelmatig	POPPE	GERRITS	*	3							1		2												3	1,000
227	Regelmatig	POPPE	TJEERDS	*	18	3	2	5	1		1	3	1	2												9	0,500

228	Specialist	REIN	KORNELIS	*	26						2	5	6	1	7					3	2					11	0,423
229	Specialist	REIN	LOLKES	*	13						2	2	3	4	2											5	0,385
230	Specialist	REIN	PIETERS	*	35	5	2	3	2		2	4	4	4	8	1										11	0,314
231	Regelmatig	REIN	REINDERS	*	18	2	4	3	2				1	1	3		1	1								13	0,722
232	Regelmatig	REIN	REINS	*	40	4	2	1	1		3	1	6	7	2	3	4	1	2			2			1	20	0,500
233	Eenmalig	REIN	ROELOFS	*	1								1													1	1,000
234	Eenmalig	REINER	DAAMS	*	1												1									1	1,000
235	Regelmatig	REINER	HILLEBRANDS	*	3																2		1			3	1,000
236	Specialist	REINER	JANS	*	19								1		2	6	6	3	1							7	0,368
237	Sporadisch	REINER	MINNES	*	3		1	1			1															5	1,667
238	Eenmalig	REINER	REINERS	*	1						1															1	1,000
239	Eenmalig	REINER	RUURDS	*	1											1										1	1,000
240	Eenmalig	RIDSERT	HIELKES	*	1																1					1	1,000
241	Eenmalig	RIENK	MEINERTS	*	1		1																			1	1,000
242	Specialist	RIENK	MINNES	*	24	2	2	3	2		5	4	4		1	1										11	0,458
243	Eenmalig	RIENK	RIENKS	*	1											1										1	1,000
244	Specialist	ROBIJN	EGBERTS	*	37	4	5	4			6	6	6	6												9	0,243
245	Eenmalig	RUURD	ENNES	*	1																1					1	1,000
246	Eenmalig	RUURD	HENDRIKS	*	1															1						1	1,000
247	Specialist	RUURD	RIENKS	*	25											1	2	3	6	5	2	4	1		1	10	0,400
248	Regelmatig	SALOMON	HESSELS	*	4	2	2																			2	0,500
249	Regelmatig	SALOMON	JANS	*	8													2	2	1	1	2				5	0,625
250	Eenmalig	SAPE	HUIS	*	1																	1				1	1,000
251	Specialist	SEERP	IESKES	*	22	6	6	6	4																	4	0,182
252	Specialist	SEERP	JANS	*	16	4	6	3	3																	4	0,250
253	Regelmatig	SEERP	OS	*	2			1	1																	2	1,000
254	Regelmatig	SIEBE	JOUKES	*	3								2		1											3	1,000
255	Eenmalig	SIEBE	WIETSES	*	1		1																			1	1,000
256	Eenmalig	SIEBREN	EVERTS	*	1									1												1	1,000
257	Regelmatig	SIEBREN	KARSTES	*	2	1	1																			2	1,000
258	Eenmalig	SIEBREN	PIETERS	*	1							1														1	1,000
259	Specialist	SIEMEN	FOKKES	*	56	4	2	5	5		2	2	3	7	4	6	3		2	4	4				3	20	0,357
260	Sporadisch	SIEMEN	HIDDES	*	2			1											1							12	6,000
261	Eenmalig	SIEMEN	JANS	*	1															1						1	1,000
262	Eenmalig	SIEMEN	JOUKES	*	1									1												1	1,000
263	Sporadisch	SIEMEN	PIETERS	*	3						1							1	1							9	3,000
264	Eenmalig	SIEMEN	SEEKELES	*	1													1								1	1,000
265	Eenmalig	SIEMEN	VUIST	*	1								1													1	1,000
266	Eenmalig	SIKKE	LOLLES	*	1	1																				1	1,000
267	Eenmalig	SINT	HUBERTS	*	1											1										1	1,000
268	Sporadisch	SIPKE	GERBENS	*	4							1		1	1				1							8	2,000
269	Eenmalig	SIPKE	REINERS	*	1	1																				1	1,000
270	Eenmalig	SIPKE	SIETSES	*	1										1											1	1,000
271	Eenmalig	SIPKE	WIEBRENS	*	1									1												1	1,000
272	Eenmalig	SJOERD	BEERTS	*	1									1												1	1,000
273	Sporadisch	SJOERD	GERRITS	*	3		1				1	1														6	2,000
274	Eenmalig	SJOERD	HANSES	*	1													1								1	1,000
275	Eenmalig	SJOERD	HESEN	*	1															1						1	1,000
276	Specialist	SJOERD	HIDDES	*	16													1	2	6	3	4				5	0,313
277	Specialist	SJOERD	JANS	*	64	5	5	5	3		2	4	2	7	6	8	2	1	6	5			1		2	20	0,313
278	Specialist	SJOERD	KLASES	*	37										6	6	3	1	6	3	5		3		4	11	0,297
279	Eenmalig	SJOERD	KORNELIS	*	1			1																		1	1,000
280	Eenmalig	SJOERD	OLSON	*	1																1					1	1,000
281	Specialist	SJOERD	RINSES	*	10	6	4																			2	0,200
282	Eenmalig	SJOERD	ROYER	*	1																				1	1	1,000
283	Eenmalig	SJOERD	SIKKES	*	1																1					1	1,000
284	Specialist	SJOERD	THOMAS	*	17													1	4	3		4	3		2	8	0,471
285	Specialist	SJOERD	TJEERDS	*	36	5	5		4		5	5		1	5	4		2								13	0,361
286	Specialist	TEEKE	ATES	*	10																4	6				2	0,200
287	Eenmalig	TEEKE	SETSES	*	1																	1				1	1,000
288	Eenmalig	TEUNIS	GERRITS	*	1													1								1	1,000
289	Eenmalig	TEUNIS	PIETERS	*	1			1																		1	1,000
290	Specialist	TIETE	HOITES	*	17								1	6	4	6										4	0,235
291	Regelmatig	TIJS	EERKES	*	2															2						1	0,500
292	Eenmalig	TJEBBE	FOEKES	*	1								1													1	1,000
293	Eenmalig	TJEBBE	GERBENS	*	1									1												1	1,000
294	Eenmalig	TJEBBE	IEKES	*	1						1															1	1,000
295	Eenmalig	TJEBBE	IENSES	*	1							1														1	1,000
296	Specialist	TJEBBE	JOUKES	*	26			2	4		1	1	3	5	6	4										9	0,346
297	Eenmalig	TJEERD	GERRITS	*	1																1					1	1,000
298	Eenmalig	TJEERD	JAKOBS	*	1				1																	1	1,000
299	Specialist	TJEERD	JANS	*	64			4	3		4	3	6	8	8	6	2	2	6	5	4	3				15	0,234
300	Regelmatig	TJEERD	JELLES	*	2	2																				1	0,500
301	Specialist	TJEERD	LOLKES	*	7	5	2																			2	0,286
302	Eenmalig	TJEERD	TIEMENS	*	1										1											1	1,000
303	Regelmatig	TJEERD	TJEERDS	*	16										1	2	1	1	5	4			2			9	0,563
304	Specialist	TJEPKE	GERBENS	*	29							2	4	5	3	7	5		3							8	0,276
305	Eenmalig	TJEPKE	WILLEMS	*	1								1													1	1,000
306	Regelmatig	TJERK	HIDDES	*	11									1	1	4	4				1					8	0,727
307	Regelmatig	TJERK	JANS	*	4			3				1														5	1,250
308	Eenmalig	TJERK	KORNELIS	*	1										1											1	1,000
309	Regelmatig	WARNER	SINTS	*	13	4	1					2	2	4												9	0,692
310	Eenmalig	WARNER	TJEERDS	*	1	1																				1	1,000
311	Specialist	WIEBE	EGBERTS	*	10													2	4	4						3	0,300
312	Eenmalig	WIEBE	JELLES	*	1												1									1	1,000

313	Eenmalig	WIEBE	JOUKES	*	1										1												1	1,000
314	Specialist	WIEBREN	MARTENS	*	11										2	3	4	2									4	0,364
315	Eenmalig	WIEBREN	REIERS	*	1			1																			1	1,000
316	Eenmalig	WIEGER	IDSES	*	1			1																			1	1,000
317	Eenmalig	WIERD	GILLES	*	1									1													1	1,000
318	Regelmatig	WIETSE	MICHIELS	*	6												2		4								3	0,500
319	Eenmalig	WILLEM	JAKOBS	KOSTER	1																				1		1	1,000
320	Eenmalig	WILLEM	JANS	*	1																					1	1	1,000
321	Specialist	WOBBE	WIETSES	*	5	5																					1	0,200
322	Regelmatig	WOPKE	JANS	*	20	1													6	5	4	4					17	0,850

1691-1710

BM	BM*0,5	BM*1,5
0,866	0,433	1,299

Nr.	Classificatie	VN_2	PAT_2	AN_2	DV	1691	1692	1693	1694	1695	1696	1697	1698	1699	1700	1701	1702	1703	1704	1705	1706	1707	1708	1709	1710	TF	PDR
1	Regelmatig	ABE	FEITES	*	6			2						4												7	1,167
2	Regelmatig	ALBERT	GERRITS	*	2			2																		1	0,500
3	Regelmatig	ALLERT	FREERKS	*	2				2																	1	0,500
4	Specialist	ANDRIES	JAKOBS	*	17								1	6	3	3	4									5	0,294
5	Regelmatig	ANNE	DIRKS	*	2									2												1	0,500
6	Specialist	AREND	JAKOBS	*	44					4	2	2	4	2	4	4	4	4	3	1	2	1	3	3	1	16	0,364
7	Regelmatig	ARJEN	JANS	BIEUWES	2										2											1	0,500
8	Regelmatig	ATSE	HIDDES	*	2																				2	1	0,500
9	Regelmatig	BEREND	GERRITS	BROUWER	8			2	2				1	3												7	0,875
10	Eenmalig	BOTE	*	KONINGSHOF	1			1																		1	1,000
11	Specialist	BOTE	RIENKS	*	7		1	3	3																	3	0,429
12	Regelmatig	BROER	POPPES	*	12			2	4			2	4													6	0,500
13	Regelmatig	BROER	SIETSES	POPPEMAKER	3										2	1										2	0,667
14	Regelmatig	DIRK	*	SANSTRA	5																2			1	2	5	1,000
15	Regelmatig	DIRK	FOPPES	*	32	2	2	3	3	2				4		5	4	1		1		1	2	1	1	20	0,625
16	Regelmatig	DIRK	HARMENS	*	20								7	3	2	2				2	2				2	13	0,650
17	Specialist	DIRK	JANS	*	13													2	2	3	6					4	0,308
18	Eenmalig	DIRK	TJEBBES	*	1					1																1	1,000
19	Regelmatig	DOUWE	ANDRIES	*	8									2	2	1	3									4	0,500
20	Regelmatig	DOUWE	HIELKES	*	2	2																				1	0,500
21	Eenmalig	DOUWE	KEIMPES	VLASBLOEM	1																		1			1	1,000
22	Specialist	DOUWE	KLASES	SMIT	5										2	3										2	0,400
23	Regelmatig	EEUWE	HANSES	*	2	2																				1	0,500
24	Regelmatig	FEITE	FEITSES	*	4				2	2																2	0,500
25	Regelmatig	FOPPE	PIETERS	*	6									3	1	2										3	0,500
26	Specialist	FREERK	JANS	*	21		3	3	3	4	2	2	4													7	0,333
27	Regelmatig	GERBEN	PIETERS	*	22						2	3	3	6	6									2		14	0,636
28	Regelmatig	GERLOF	JANS	*	31	2	1	2					2	6	4			2	2	2	2	2	3	1		19	0,613
29	Eenmalig	GERRIT	ANNES	*	1										1											1	1,000
30	Eenmalig	GERRIT	GERRITS	*	1								1													1	1,000
31	Eenmalig	GERRIT	JORRITS	*	1			1																		1	1,000
32	Eenmalig	GERRIT	LOLKES	*	1			1																		1	1,000
33	Regelmatig	GILLES	JANS	*	10	1	1						4	4												9	0,900
34	Regelmatig	HAIE	IEPES	*	2							1	1													2	1,000
35	Eenmalig	HANS	*	KROESKOP	1								1													1	1,000
36	Specialist	HANS	ARENDS	VINK	29							2	4	3	2	6	4	2	4	2						9	0,310
37	Regelmatig	HARTMAN	FEIES	*	32						2	2	4	2		1	3	3	3	4	2			1	5	15	0,469
38	Sporadisch	HENDRIK	*	ZWEED	5			1	2				1	1												7	1,400
39	Regelmatig	HENDRIK	ALBERTS	*	3								1	2												2	0,667
40	Regelmatig	HENDRIK	KORNELIS	*	12		2	2	2	1		2	2	1												8	0,667
41	Regelmatig	HENDRIK	SIEBRENS	*	4								2	2												2	0,500
42	Regelmatig	HENDRIK	TJERKS	*	19								4	4	2	4	2		2					1		12	0,632
43	Eenmalig	HENDRIK	ZWARTS	*	1			1																		1	1,000
44	Regelmatig	HERE	DOUWES	*	7								4		2		1									5	0,714
45	Regelmatig	HERE	JANS	*	4								2	2												2	0,500
46	Eenmalig	HIDDE	HIDDES	*	1									1												1	1,000
47	Specialist	HIDDE	IEGES	*	8		2	3	3																	3	0,375
48	Regelmatig	HIELKE	GREULTS	*	10								2	4	2		1	1								6	0,600
49	Regelmatig	IEDE	BOTES	*	4									2	2											2	0,500
50	Regelmatig	IEDE	JANS	*	16			4				1	6	2	1	1		1								11	0,688
51	Sporadisch	IEGE	HERES	*	4												2							2		8	2,000
52	Regelmatig	IEKE	PAULUS	*	2				2																	1	0,500
53	Sporadisch	IJSBRAND	HENDRIKS	*	2		1					1														6	3,000
54	Eenmalig	IJSBRAND	KORNELIS	*	1											1										1	1,000
55	Sporadisch	IJSBRAND	PIETERS	*	6											2								1	3	10	1,667
56	Specialist	JAKLE	JANS	*	7	3	2	2																		3	0,429
57	Regelmatig	JAKOB	DOUWES	HAAN	2								2													1	0,500
58	Eenmalig	JAN	ARJENS	*	1								1													1	1,000
59	Eenmalig	JAN	ARJENS	SLACHTER	1									1												1	1,000
60	Sporadisch	JAN	EVERTS	*	2								1				1									5	2,500
61	Regelmatig	JAN	JANS	*	11								3	4	1		2							1		12	1,091
62	Regelmatig	JAN	JANS	VINKELBOS	2								2													1	0,500
63	Eenmalig	JAN	JARICHS	*	1									1												1	1,000
64	Eenmalig	JAN	LOLLES	*	1											1										1	1,000
65	Regelmatig	JAN	NUTTERTS	*	28		3				2	2	6	4	4	3	2	1	1							13	0,464
66	Eenmalig	JAN	PIETERS	BOL	1							1														1	1,000

67	Regelmatig	JAN	POPPES	*	6			2				2	2													6	1,000
68	Sporadisch	JAN	RINTJES	*	8			2		2		2								2						13	1,625
69	Sporadisch	JAN	TJERKS	SANSTRA	9		1													2	4			2		18	2,000
70	Eenmalig	JAN	WILLEMS	BRUIN	1								1													1	1,000
71	Eenmalig	JARICH	FOPPES	*	1													1								1	1,000
72	Regelmatig	JARICH	JAKOBS	*	2										2											1	0,500
73	Regelmatig	JELLE	DOUWES	VETTEVOGEL	5									2	1		1	1								5	1,000
74	Regelmatig	JELLE	JANS	GROOT	3									2		1										3	1,000
75	Specialist	JELLE	SIEBES	*	7								3	4												2	0,286
76	Regelmatig	JILLES	JANS	*	4							3		1												3	0,750
77	Regelmatig	JOCHEM	REIMERS	*	2			2																		1	0,500
78	Eenmalig	JOHANNES	JOHANNES	*	1									1												1	1,000
79	Regelmatig	JOUKE	JELLES	*	2																				2	1	0,500
80	Regelmatig	KEIMPE	JARICHS	*	10							2		2	2	2					2					10	1,000
81	Eenmalig	KLAAS	DIRKS	*	1												1									1	1,000
82	Specialist	KLAAS	GERLOFS	*	35			2	2				4	4	2	6	4	3	4	4						13	0,371
83	Eenmalig	KLAAS	JULIUS	*	1									1												1	1,000
84	Specialist	KLAAS	PIETERS	*	37	2	2	3	2	2		3	1	2	2	4	2	2	4	4	2					16	0,432
85	Regelmatig	KLAAS	SJOERDS	*	31			4	3	3	2	2	1	2	4	3	1			2	2		2			16	0,516
86	Eenmalig	KLAAS	TJEBBES	*	1																		1			1	1,000
87	Specialist	KLAAS	TJERKS	*	18														2	4	3	3	3	3		6	0,333
88	Regelmatig	KORNELIS	*	HOUT	11			4	3						2	2										9	0,818
89	Regelmatig	KORNELIS	JANS	*	23				1								2	4	4	4	2	2	2		2	17	0,739
90	Specialist	KORNELIS	JANS	KROESKOP	7								3	4												2	0,286
91	Eenmalig	KORNELIS	JANS	VINKELBOS	1																				1	1	1,000
92	Specialist	KORNELIS	KORNELIS	*	20					4	2	2	5	5	2											6	0,300
93	Specialist	KORNELIS	REINERS	*	3					3																1	0,333
94	Eenmalig	LIEUWE	SIEBES	*	1																1					1	1,000
95	Regelmatig	MARTEN	JANS	*	27	3		4	2	2	2	2	4	4					1	3						15	0,556
96	Eenmalig	MINNE	TIJSES	*	1									1												1	1,000
97	Regelmatig	PAULUS	IEKES	HOBBES	9									4		3	1		1							6	0,667
98	Regelmatig	PIETER	IEGES	*	3					2	1															2	0,667
99	Regelmatig	PIETER	JAKOBS	BAKKER	9											2	4	1		2						5	0,556
100	Regelmatig	PIETER	PIETERS	*	26		2		2			2	4	4			2	1	2	2	3			2		18	0,692
101	Regelmatig	PIETER	TJEPKES	*	22		1	3	2	3	2	2	4	2							1		2			17	0,773
102	Eenmalig	REIER	*	GENT	1																		1			1	1,000
103	Specialist	REINER	JANS	*	20		4	6	4	2			1	3												8	0,400
104	Regelmatig	RIENK	WILLEMS	*	2			2																		1	0,500
105	Eenmalig	RINSE	HESSELS	*	1																			1		1	1,000
106	Regelmatig	RINTJE	KLASES	BLOKMAKER	25		2	4	2	3	3	2	4	2		1	2									11	0,440
107	Eenmalig	RINTJE	WILLEMS	*	1					1																1	1,000
108	Regelmatig	RUURD	SIEBES	BONTEKOE	17								5	3	4		2				1	2				10	0,588
109	Regelmatig	SALOMON	JANS	*	4	2		2																		3	0,750
110	Sporadisch	SIEBE	SIERKS	*	2													1						1		7	3,500
111	Regelmatig	SIEBOUT	ANDRIES	*	15										2	1	2	1	2	2	4	1				8	0,533
112	Eenmalig	SIEBREN	ANDRIES	*	1											1										1	1,000
113	Regelmatig	SIEBREN	HARMENS	*	17												2	2	2	3	2	2	2	2		8	0,471
114	Regelmatig	SIEBREN	HENDRIKS	*	16	1	2	4	2	4	2	1														7	0,438
115	Regelmatig	SIEBREN	KORNELIS	*	35	1	1	2	3	1			5	4	2	1	2	2	4	2	2			1	2	20	0,571
116	Specialist	SIEBREN	SIERKS	*	5											5										1	0,200
117	Eenmalig	SIEGER	IEPES	*	1							1														1	1,000
118	Eenmalig	SIEMEN	*	SCHORS	1																			1		1	1,000
119	Regelmatig	SIEMEN	KORNELIS	*	2												2									1	0,500
120	Eenmalig	SIEMEN	PIETERS	*	1														1							1	1,000
121	Sporadisch	SIEMEN	SJOERDS	*	5								2					2						1		12	2,400
122	Regelmatig	SIERK	TJEBBES	*	16		1	4	2	3		1		5												8	0,500
123	Sporadisch	SIETSE	JAKOBS	*	3														1						2	7	2,333
124	Specialist	SIJE	IEPES	*	3								3													1	0,333
125	Regelmatig	SIPKE	HARINGS	*	4			2	2																	2	0,500
126	Regelmatig	SIPKE	TJEERDS	*	2	2																				1	0,500
127	Specialist	SWIER	KLASES	*	12																4	2	2	2	2	5	0,417
128	Regelmatig	TJEBBE	SIERKS	*	16									1		2	2	1	2	4	2			1	1	12	0,750
129	Eenmalig	TJEERD	EEUWES	*	1									1												1	1,000
130	Regelmatig	TJEERD	JAKOBS	POORT	23			3	2	2		2	3	4	4	2	1									10	0,435
131	Regelmatig	TJEERD	LOLKES	*	40	3	2	2	4	2	2	2	6	4	2	2		2	3					2	2	20	0,500
132	Sporadisch	TJEERD	PIETERS	*	2		1						1													7	3,500
133	Specialist	TJEERD	TJEERDS	*	15	1	3	1	4	4	2															6	0,400
134	Eenmalig	TJERK	KLASES	*	1																1					1	1,000
135	Sporadisch	TJERK	PIETERS	*	4		1	2					1													7	1,750
136	Eenmalig	TJITSE	TJITSES	*	1			1																		1	1,000
137	Regelmatig	WIEBE	ALBERTS	KALFF	4			2	2																	2	0,500
138	Regelmatig	WIEBE	ANDRIES	*	13		1					2	1	4		2					2	1				16	1,231
139	Eenmalig	WIEBE	DOOITSES	*	1		1																			1	1,000
140	Sporadisch	WIEBE	DREESEN	*	2			1					1													6	3,000
141	Sporadisch	WIEBE	FREERKS	KALFF	11			3	1															3	4	18	1,636
142	Specialist	WIENSEN	ALEFS	*	11									2	3	3	3									4	0,364
143	Regelmatig	WIEPKE	DIRKS	*	16							2	2							1	1	1	3	3	3	14	0,875
144	Sporadisch	WOUTER	PIETERS	*	2								1						1							7	3,500
145	Regelmatig	WOUTER	SIEMENS	*	13		2	5					4	2												8	0,615

1741-1760

BM	BM*0,5	BM*1,5
0,917	0,458	1,375

Nr.	Classificatie	VN_2	PAT_2	AN_2	DV	1741	1742	1743	1744	1745	1746	1747	1748	1749	1750	1751	1752	1753	1754	1755	1756	1757	1758	1759	1760	TF	PDR
1	Eenmalig	A.	TJEPKES	KLASES	1																		1			1	1,000
2	Regelmatig	AART	ARJENS	*	11												1	1	5	2			1		1	9	0,818
3	Sporadisch	AGE	WIEGERS	*	4	1						2	1													8	2,000
4	Regelmatig	ALBERT	JOUKES	*	5		1		2		2															5	1,000
5	Eenmalig	ALT	JORIS	*	1		1																			1	1,000
6	Regelmatig	ANDELE	BONNES	*	10														5	1		3			1	7	0,700
7	Eenmalig	ANNE	GERKES	*	1														1							1	1,000
8	Specialist	ANNE	HIELKES	HAAN	36					4	2		2	3	2	2	3	2	3	3		2	4	2	2	16	0,444
9	Regelmatig	ANNE	SANDERS	BONTEKOE	11										2	1	1		4	2			1			9	0,818
10	Specialist	ARJEN	BERENDS	ZWARTS	5											5										1	0,200
11	Specialist	ARJEN	LAMMERTS	*	5	4	1																			2	0,400
12	Eenmalig	ATSE	BONNES	*	1																				1	1	1,000
13	Specialist	AUKE	GERBENS	*	6																2	4				2	0,333
14	Regelmatig	BASTIAAN	*	BEKKER	2						2															1	0,500
15	Eenmalig	BIRDE	KOENES	*	1																				1	1	1,000
16	Eenmalig	BOIEN	KLASES	*	1												1									1	1,000
17	Regelmatig	BONNE	TEUNIS	*	17												4	2				2	4	3	2	9	0,529
18	Eenmalig	CHRISTIAAN	JAKOBS	*	1											1										1	1,000
19	Eenmalig	DIRK	HENDRIKS	*	1	1																				1	1,000
20	Regelmatig	DIRK	HIELKES	*	5		4			1																4	0,800
21	Eenmalig	DIRK	SIEBES	*	1														1							1	1,000
22	Specialist	DOOITSE	PIERS	*	22											6	3	4	2	4	2	1				7	0,318
23	Eenmalig	DOUWE	HARINGS	*	1							1														1	1,000
24	Regelmatig	DOUWE	JANS	ZEILMAKER	37	2	4		4	1	2	4		4	5	3		1	1	2		2			2	20	0,541
25	Regelmatig	DOUWE	LUITJENS	*	6					2	2	2														3	0,500
26	Regelmatig	DOUWE	PIETERS	MEETJE	21					1	2	1				1	3	2	1	6					4	16	0,762
27	Specialist	DOUWE	SIEMENS	*	35		3	1	2	2	4	4	2	3	4	2	4	4								12	0,343
28	Eenmalig	EEDE	ANNES	KUIPER	1								1													1	1,000
29	Regelmatig	EELKE	*	HEIMERIKS	2													2								1	0,500
30	Specialist	EESGE	HIELKES	HAAN	42		5	3	6	2	3	3			4	3	3	3	2	1	4					15	0,357
31	Eenmalig	EEUWE	MEINTES	*	1											1										1	1,000
32	Regelmatig	EGBERT	SIEBOUTS	*	3								2		1											3	1,000
33	Eenmalig	EILERT	TEEKES	*	1	1																				1	1,000
34	Regelmatig	ENOCH	SJOERDS	*	11		1	2	2		2					2	2									11	1,000
35	Eenmalig	EVERT	FEIKES	*	1																1					1	1,000
36	Specialist	FEDDE	*	VRIES	9														7			2				4	0,444
37	Eenmalig	FEIKE	KLASES	*	1											1										1	1,000
38	Eenmalig	FOKKE	JAKOBS	*	1								1													1	1,000
39	Regelmatig	FOKKE	THOMAS	*	3												1	2								2	0,667
40	Eenmalig	FONGER	EELKES	*	1		1																			1	1,000
41	Regelmatig	FOPPE	FOPPES	*	2											1	1									2	1,000
42	Eenmalig	FOPPE	KLASES	*	1																1					1	1,000
43	Eenmalig	FREERK	AUKES	*	1											1										1	1,000
44	Eenmalig	FREERK	BAUKES	*	1													1								1	1,000
45	Regelmatig	FREERK	JOHANNES	*	8														1	2	1	2	1	1		6	0,750
46	Sporadisch	FREERK	SIEBRENS	*	12	4		2				2							2	1		1				17	1,417
47	Eenmalig	GATSE	PIETERS	*	1			1																		1	1,000
48	Eenmalig	GEERT	ARJENS	*	1														1							1	1,000
49	Sporadisch	GERBEN	ANNES	*	3						1					1	1									7	2,333
50	Regelmatig	GERBEN	DIRKS	*	7															3	1	2		1		5	0,714
51	Regelmatig	GERBEN	DOUWES	*	2										1	1										2	1,000
52	Eenmalig	GERKE	KORNELIS	BAKKER	1																		1			1	1,000
53	Specialist	GERRIT	ROELOFS	BONKES	13													4	4	2	1	2				5	0,385
54	Eenmalig	GIJSBERT	ERNSTES	*	1	1																				1	1,000
55	Eenmalig	HAIE	PIETERS	*	1	1																				1	1,000
56	Sporadisch	HARMEN	DOUWES	*	3	2								1												9	3,000
57	Sporadisch	HARMEN	EISES	KARSTES	2												1			1						4	2,000
58	Regelmatig	HARMEN	HARMENS	*	3	2			1																	4	1,333
59	Eenmalig	HENDRIK	*	BUISMAN	1																	1				1	1,000
60	Eenmalig	HENDRIK	FOKKES	*	1	1																				1	1,000
61	Regelmatig	HENDRIK	HENDRIKS	*	10		1					2	3	4												8	0,800
62	Eenmalig	HENDRIK	JAKOBS	*	1											1										1	1,000
63	Regelmatig	HENDRIK	JANS	*	2		2																			1	0,500
64	Regelmatig	HENDRIK	JOUKES	*	21	4	3	3	3		4		2			2										11	0,524
65	Eenmalig	HENDRIK	LEENDERTS	*	1	1																				1	1,000
66	Eenmalig	HENDRIK	SANDERS	*	1	1																				1	1,000
67	Sporadisch	HIELKE	DJURRES	*	2		1			1																4	2,000
68	Eenmalig	HIELKE	GERRITS	*	1					1																1	1,000
69	Specialist	HIELKE	JORIS	*	12	4	3		4	1																5	0,417
70	Eenmalig	HILDERT	IEMES	*	1											1										1	1,000
71	Regelmatig	IEDE	IEDES	RUITER	2									2												1	0,500
72	Sporadisch	IEDE	PIETERS	*	2	1			1																	4	2,000
73	Specialist	IEGE	WIEGERS	*	27	3		1	4	1	3	3		4	3	2	3									12	0,444
74	Eenmalig	IEME	FEDDES	*	1													1								1	1,000
75	Eenmalig	IEPE	HERES	*	1									1												1	1,000
76	Eenmalig	IEPKE	KLASES	*	1																1					1	1,000
77	Regelmatig	IJSBRAND	SIEMENS	*	3								1	2												2	0,667
78	Eenmalig	JAKOB	*	BROBEL	1													1								1	1,000
79	Eenmalig	JAKOB	HEERKES	HAITSES	1										1											1	1,000

80	Specialist	JAKOB	JURJENS	*	11														6	2	3					3	0,273
81	Eenmalig	JAKOB	PIETERS	KRAB	1															1						1	1,000
82	Regelmatig	JAN	CHRISTIAANS	POTENBERG	5									2		1		2								5	1,000
83	Sporadisch	JAN	FOPPES	*	6						1				1			1				2		1		14	2,333
84	Specialist	JAN	GERRITS	SCHOON	13										4	4	1	1	3							5	0,385
85	Eenmalig	JAN	JAKOBS	*	1							1														1	1,000
86	Regelmatig	JAN	JANS	ZEILMAKER	4										3	1										2	0,500
87	Regelmatig	JAN	JOUKES	*	23	2				4									5	4	3	2		3		19	0,826
88	Regelmatig	JAN	KLASES	MEI	5												1			2	1	1				6	1,200
89	Regelmatig	JAN	KORNELIS	JONGEBOER	2										2											1	0,500
90	Regelmatig	JAN	LAMMERTS	*	2																	2				1	0,500
91	Regelmatig	JAN	MARTENS	*	8														6		1	1				4	0,500
92	Regelmatig	JAN	PIETERS	TROMPETTER	10															2	2	4		2		5	0,500
93	Regelmatig	JAN	POPPES	*	36	3	2	3	2	2		2			4	6		1	2			2	4	3		19	0,528
94	Eenmalig	JAN	RINSES	*	1	1																				1	1,000
95	Regelmatig	JAN	SIETSES	BAKKER	17	1	2		1		4	2		6	1											10	0,588
96	Regelmatig	JAN	WATSES	*	4	2	2																			2	0,500
97	Regelmatig	JELLE	DJURRES	*	2		2																			1	0,500
98	Regelmatig	JELLE	SIKKES	*	2						1	1														2	1,000
99	Eenmalig	JETSE	BINKES	*	1											1										1	1,000
100	Regelmatig	JETSE	WOUTERS	*	34	4	2	1	3		1	3	2	5	4	3		2	3			1				17	0,500
101	Eenmalig	JOCHEM	EILES	*	1							1														1	1,000
102	Sporadisch	JOHANNES	FREERKS	*	3		1		1					1												8	2,667
103	Specialist	JOHANNES	HIELKES	HAAN	47	2	3	2	4	2	1	3	2	4	1	2	2	3	6	3	2	2	1	1	1	20	0,426
104	Eenmalig	JOHANNES	POPPES	*	1							1														1	1,000
105	Regelmatig	JORIS	OTTES	HAAN	16	1	4								5	2			2	2						15	0,938
106	Eenmalig	JURJEN	EVERTS	*	1	1																				1	1,000
107	Regelmatig	KARST	HENDRIKS	*	3			1	2																	2	0,667
108	Eenmalig	KLAAS	*	BOER	1										1											1	1,000
109	Regelmatig	KLAAS	ARJENS	SMIT	19												1		3		3	2	1	5	4	9	0,474
110	Regelmatig	KLAAS	FOKKES	ROOS	14		4	2	2	1		1		2	2											9	0,643
111	Regelmatig	KLAAS	JAKOBS	HOUTKOPER	2	2																				1	0,500
112	Eenmalig	KLAAS	KARSTES	*	1												1									1	1,000
113	Specialist	KORNELIS	*	HEIMERIKS	5	2	3																			2	0,400
114	Eenmalig	KORNELIS	ADAMS	BONTEKOE	1						1															1	1,000
115	Eenmalig	KORNELIS	ARJENS	BAKKER	1																			1		1	1,000
116	Eenmalig	KORNELIS	DOUWES	HAAN	1																	1				1	1,000
117	Eenmalig	KORNELIS	IDSES	*	1				1																	1	1,000
118	Sporadisch	KORNELIS	JANS	*	2	1		1																		3	1,500
119	Eenmalig	LAMMERT	*	BENGEL	1															1						1	1,000
120	Eenmalig	LAMMERT	JANS	ZEILMAKER	1											1										1	1,000
121	Regelmatig	LOLKE	JAKOBS	*	9								1	4		2	2									5	0,556
122	Eenmalig	LUBBERT	*	NAP	1									1												1	1,000
123	Eenmalig	LUBBERT	ENNES	VELDKAMP	1												1									1	1,000
124	Sporadisch	MARTEN	DIRKS	*	6	2		2														2				17	2,833
125	Regelmatig	MELCHERT	HILDERTS	*	3	1		2																		3	1,000
126	Eenmalig	MELLE	BINKES	*	1													1								1	1,000
127	Sporadisch	OEDE	PIETERS	*	2					1		1														3	1,500
128	Regelmatig	OKKE	HESSELS	*	4				2	2																2	0,500
129	Eenmalig	OKKE	JARICHS	*	1										1											1	1,000
130	Regelmatig	OKKE	OKKES	*	2											2										1	0,500
131	Sporadisch	PIETER	DOUWES	MEETJE	5	2							1		1	1										11	2,200
132	Eenmalig	PIETER	HILLEBRANDS	*	1					1																1	1,000
133	Sporadisch	PIETER	JANS	DAAMS	8			1	2						1	1	1		2							12	1,500
134	Regelmatig	PIETER	JANS	TROMPETTER	3		2	1																		2	0,667
135	Sporadisch	PIETER	JOCHEMS	*	4		2								1	1										10	2,500
136	Specialist	PIETER	MATTEUS	*	48			4	4	2	2	2	1	6	2	4	5	6	2	2	2	4				15	0,313
137	Regelmatig	PIETER	SIEMENS	WATERMAN	31	1			2		2			4	4	4	1		4	2	3	1	1		2	20	0,645
138	Regelmatig	RINTJE	DIRKS	RUITER	2																				2	1	0,500
139	Regelmatig	RUURD	TEEKES	*	17												4	3	2	2	3				3	9	0,529
140	Regelmatig	SANDER	ANNES	*	21	2			2			4		3	4	3	3									12	0,571
141	Regelmatig	SIBBELE	HAIES	*	2		2																			1	0,500
142	Eenmalig	SIEBE	BROERS	*	1							1														1	1,000
143	Eenmalig	SIEBOUT	*	BETTEN	1							1														1	1,000
144	Eenmalig	SIEBOUT	HENDRIKS	*	1														1							1	1,000
145	Specialist	SIEBOUT	SIERKS	*	13											3	4	1	3	2						5	0,385
146	Regelmatig	SIEBREN	JANS	*	19		1	2	2			2		1	3	2	3	1		1					1	19	1,000
147	Eenmalig	SIEBREN	TJEERDS	*	1														1							1	1,000
148	Eenmalig	SIEMEN	*	KIERS	1			1																		1	1,000
149	Eenmalig	SIEMEN	*	KLEIN	1	1																				1	1,000
150	Eenmalig	SIERD	ANNES	*	1											1										1	1,000
151	Eenmalig	SIETSE	RUURDS	*	1													1								1	1,000
152	Specialist	SIKKE	RINSES	*	25											2	4	7	4		4	4				7	0,280
153	Regelmatig	SIPKE	JORIS	SLOT	2													2								1	0,500
154	Regelmatig	SIPKE	SAKES	*	8		1		2	1	2	2														6	0,750
155	Specialist	SJOERD	JOUKES	*	8					4	1	3														3	0,375
156	Eenmalig	SJOERD	WESSELS	*	1					1																1	1,000
157	Regelmatig	STITTERT	ADAMS	BONTEKOE	9	2		1	2	2				1	1											10	1,111
158	Eenmalig	SVEN	JANS	*	1											1										1	1,000
159	Eenmalig	TEEDE	HIELKES	*	1																1					1	1,000
160	Eenmalig	TIEMEN	GERRITS	*	1											1										1	1,000
161	Regelmatig	TIETE	SCHELTES	*	10									2			4		2						2	12	1,200
162	Regelmatig	TIJS	NANNES	*	4	2	1	1																		3	0,750
163	Eenmalig	TJALLING	HARINGS	*	1													1								1	1,000
164	Regelmatig	TJEBBE	GERRITS	*	17	3	4								2	4	1	3								13	0,765

165	Sporadisch	TJEERD	AUKES	*	3				1				1				1									9	3,000
166	Eenmalig	TJEERD	GABES	*	1	1																				1	1,000
167	Specialist	TJEERD	JOUKES	*	25			1			1	2	2	6	5	5	3									10	0,400
168	Specialist	TJEPKE	KLASES	*	29										1	1	1	3	2	4	1	4	4	4	4	11	0,379
169	Regelmatig	ULDRIK	HILDERTS	*	2											2										1	0,500
170	Regelmatig	WALKE	HAIES	*	4			2	1	1																3	0,750
171	Regelmatig	WARNER	JAKOBS	*	14												1	3	2			4	3	1		8	0,571
172	Regelmatig	WATSE	PIETERS	MEETJE	8	2	2	2				2														7	0,875
173	Regelmatig	WIEBE	PIETERS	*	2	2																				1	0,500
174	Regelmatig	WIEBREN	JOCHEMS	*	2	2																				1	0,500
175	Regelmatig	WIEGER	ALBERTS	*	8												1	1	3	2	1					5	0,625
176	Eenmalig	WIEGER	HENDRIKS	*	1													1								1	1,000
177	Eenmalig	WILLEM	*	LEEUW	1												1									1	1,000
178	Eenmalig	WILLEM	WILLEMS	*	1																			1		1	1,000
179	Eenmalig	WOPKE	JOUKES	*	1		1																			1	1,000

1791-1810

BM	BM*0,5	BM*1,5
0,874	0,437	1,311

Nr.	Classificatie	VN_2	PAT_2	AN_2	DV	1791	1792	1793	1794	1795	1796	1797	1798	1799	1800	1801	1802	1803	1804	1805	1806	1807	1808	1809	1810	TF	PDR
1	Specialist	AIKE	SCHELTES	*	12	5	2	2	3																	4	0,333
2	Sporadisch	ALLERT	JAKOBS	BERG	6		2										4									11	1,833
3	Eenmalig	BROER	NANNES	*	1	1																				1	1,000
4	Sporadisch	CHRISTIAAN	*	BENEDICTUS	3	1	1		1																	4	1,333
5	Eenmalig	DIRK	*	KORTLANG	1	1																				1	1,000
6	Eenmalig	DIRK	FREERKS	*	1		1																			1	1,000
7	Eenmalig	DIRK	JAKOBS	MOOI	1		1																			1	1,000
8	Regelmatig	DIRK	LUBBERTS	*	2												2									1	0,500
9	Eenmalig	EIE	SIEBRENS	*	1				1																	1	1,000
10	Eenmalig	FOLKERT	E.	VISSER	1																				1	1	1,000
11	Regelmatig	GERBEN	SIEBES	*	2	2																				1	0,500
12	Regelmatig	GERRIT	DOUWES	*	2		2																			1	0,500
13	Sporadisch	HANS	ULDRIKS	*	2			1							1											8	4,000
14	Eenmalig	HENDRIK	*	VLIET	1			1																		1	1,000
15	Eenmalig	HENDRIK	HENDRIKS	*	1				1																	1	1,000
16	Regelmatig	HIELKE	H.	PRINS	2												2									1	0,500
17	Regelmatig	HILLE	PIETERS	VRIES	2			2																		1	0,500
18	Regelmatig	JAKOB	GERLOFS	VRIES	2				2																	1	0,500
19	Regelmatig	JAKOB	JANS	STOELMAT	2			2																		1	0,500
20	Specialist	JAKOB	PIETERS	KERKHOVEN	5			1	4																	2	0,400
21	Eenmalig	JAN	B.	BOER	1												1									1	1,000
22	Regelmatig	JAN	CHRISTIAANS	KOLM	4	2	2																			2	0,500
23	Eenmalig	JAN	DOUWES	*	1				1																	1	1,000
24	Regelmatig	JAN	HARMENS	AKSTER	9			4	1								4									10	1,111
25	Regelmatig	JAN	KLASES	NAP	6	2	2		2																	4	0,667
26	Regelmatig	JETSE	JANS	VLIET	6		2	2	2																	3	0,500
27	Regelmatig	JOHANNES	LEENDERTS	*	5	1		1	3																	4	0,800
28	Regelmatig	KLAAS	DIRKS	*	2	2																				1	0,500
29	Regelmatig	KORNELIS	TEEUWIS	*	3												2	1								2	0,667
30	Regelmatig	LOLKE	JANS	BOER	5	2		2	1																	4	0,800
31	Regelmatig	PIETER	KLASEN	PRINS	3		2	1																		3	1,000
32	Specialist	RINTJE	SIEBRENS	*	6			2	4																	2	0,333
33	Regelmatig	ROMKE	J.	BUTTER	2												2									1	0,500
34	Eenmalig	SIEBE	SIEGERS	PRINS	1		1																			1	1,000
35	Eenmalig	SIPPE	IEDES	*	1				1																	1	1,000
36	Specialist	SJOERD	PIEBES	WIARDA	7		2	1	4																	3	0,429
37	Eenmalig	THOMAS	TULLOCK	*	1													1								1	1,000
38	Eenmalig	TJEERD	*	KOK	1		1																			1	1,000

Heerenveen

1741-1760

BM	BM*0,5	BM*1,5
0,762	0,381	1,142

Nr.	Classificatie	VN_2	PAT_2	AN_2	DV	1741	1742	1743	1744	1745	1746	1747	1748	1749	1750	1751	1752	1753	1754	1755	1756	1757	1758	1759	1760	TF	PDR
1	Eenmalig	AGE	KLASES	*	1									1												1	1,000
2	Regelmatig	ALLE	HENDRIKS	*	2									2												1	0,500
3	Eenmalig	ALLE	JARICHS	*	1					1																1	1,000
4	Specialist	ATE	REITSES	*	34						2	4	2	2	2	6	6	4	2	2	2					11	0,324
5	Regelmatig	BAUKE	GERKES	*	18	2	4	2	4		2	2	2													8	0,444
6	Regelmatig	BAUKE	JANS	*	37	1	3	6	2	2			2	1	2	4	4	2	3	3		2				17	0,459
7	Eenmalig	BENEDICTUS	ANNES	*	1												1									1	1,000
8	Eenmalig	BEREND	REINERS	*	1							1														1	1,000
9	Eenmalig	BORRE	TIJSES	*	1					1																1	1,000
10	Regelmatig	BOUWE	HENDRIKS	*	19	2			1	2	2	4	1	6	1											10	0,526
11	Eenmalig	BOUWE	JANS	*	1						1															1	1,000
12	Regelmatig	DIRK	THOMAS	*	2									1	1											2	1,000
13	Regelmatig	DOOITSE	JANS	*	30		2		4		1	1	2	5	3	1	2	2	2	3	2					15	0,500
14	Specialist	DOUWE	JORIS	*	9																		4	3	2	3	0,333

15	Regelmatig	DOUWE	KLASES	*	9															1		2	2	2	2	6	0,667
16	Eenmalig	EISE	JANS	*	1																		1			1	1,000
17	Regelmatig	FEIKE	RIENKS	*	4	2	2																			2	0,500
18	Eenmalig	FOLKERT	JANS	*	1																	1				1	1,000
19	Specialist	FOPPE	ANSKES	*	47					1		5	2	6	6	5	6		2	3	4	2	2	1	2	16	0,340
20	Specialist	GABE	LOLKES	*	23														6	6	4	3	4			5	0,217
21	Regelmatig	GEELE	JANS	*	19										4	3	1		6			1	3	1		10	0,526
22	Regelmatig	GERBEN	GERKES	*	6																2			2	2	5	0,833
23	Regelmatig	GERBEN	SIEBOUTS	*	18										2	1	3	2	1	4	2		2		1	11	0,611
24	Eenmalig	GERRIT	ANNES	*	1												1									1	1,000
25	Regelmatig	GERRIT	HOMMES	*	4																		2		2	3	0,750
26	Eenmalig	GERRIT	PIETERS	*	1								1													1	1,000
27	Sporadisch	HAIE	JOHANNES	*	5			2						1	1				1							12	2,400
28	Sporadisch	HANS	JOHANNES	*	4											1			2	1						5	1,250
29	Regelmatig	HARMEN	HENDRIKS	*	2														2							1	0,500
30	Specialist	HARMEN	JELLES	*	11											5	4		2							4	0,364
31	Sporadisch	HARMEN	SIEGERS	*	8		2							3		3										10	1,250
32	Regelmatig	HARMEN	STEFFENS	*	2	1	1																			2	1,000
33	Regelmatig	HARTMAN	*	BRANDS	5														1		2		2			5	1,000
34	Regelmatig	HENDRIK	JOHANNES	*	7															2		3	2			4	0,571
35	Regelmatig	HERE	JAKOBS	*	4		2	2																		2	0,500
36	Regelmatig	HESSEL	JAKOBS	*	2	2																				1	0,500
37	Regelmatig	HIELKE	JAKOBS	*	2																				2	1	0,500
38	Eenmalig	HOBBE	GERARDUS	LOLLING	1												1									1	1,000
39	Eenmalig	IEPE	THOMAS	*	1							1														1	1,000
40	Regelmatig	IETSEN	MINNES	*	25											2	7	2	2	2	2	2	4		2	10	0,400
41	Regelmatig	IJSBRAND	THOMAS	*	18													1	4	2	1	3	2	3	2	8	0,444
42	Eenmalig	JAKOB	BROERS	*	1																				1	1	1,000
43	Regelmatig	JAKOB	GEERTS	*	12															2	3		1	4	2	6	0,500
44	Specialist	JAKOB	HANSES	BAKKER	11						4	3		4												4	0,364
45	Eenmalig	JAKOB	HEERKES	HAITSES	1																		1			1	1,000
46	Eenmalig	JAKOB	KLASES	*	1		1																			1	1,000
47	Eenmalig	JAKOB	SIEBOUTS	*	1												1									1	1,000
48	Specialist	JAN	HANSES	ZWARTS	60			4	1	2	4	4	2	3	7	8	2	5	5	3	6		2		2	18	0,300
49	Specialist	JAN	JOHANNES	*	6							3	3													2	0,333
50	Eenmalig	JAN	PAULUS	*	1			1																		1	1,000
51	Regelmatig	JAN	PIETERS	*	38					2	4		4	3	4	3	4	2	1	4	2		3	2		15	0,395
52	Regelmatig	JAN	RIENKS	*	2	2																				1	0,500
53	Eenmalig	JAN	RUITER	*	1												1									1	1,000
54	Regelmatig	JAN	SJOERDS	*	26									1	5	3	4		1	3	2		3	4		11	0,423
55	Eenmalig	JARICH	JANS	*	1												1									1	1,000
56	Specialist	JELLE	GAUKES	*	68		4	2	3	4	2	6	4	4	2	5	8	3	4	2	1	3	4	4	3	19	0,279
57	Sporadisch	JELLE	JANS	*	3											1	1					1				7	2,333
58	Sporadisch	JELTE	TJEBBES	*	6		1			1				1	1					1			1			17	2,833
59	Regelmatig	JOHANNES	JANS	*	3																		1		2	3	1,000
60	Specialist	JOHANNES	THOMAS	*	56				3	2	4	3	4	6	3	4	4	1	2	4	3	2	4	4	3	17	0,304
61	Regelmatig	KLAAS	DIRKS	*	8			1		2	3	2														5	0,625
62	Eenmalig	KLAAS	JOHANNES	*	1														1							1	1,000
63	Eenmalig	KLAAS	KORNELIS	ZWAAN	1												1									1	1,000
64	Sporadisch	KLAAS	REMMERTS	*	5		1			2			2													7	1,400
65	Regelmatig	KLAAS	SIEBRENS	*	4														3	1						2	0,500
66	Regelmatig	KOENRAAD	SIEBOUTS	*	7															1		3	2	1		5	0,714
67	Regelmatig	KORNELIS	WILLEMS	*	2														2							1	0,500
68	Specialist	LIEBBE	GERRITS	*	12	3	3	4	2																	4	0,333
69	Sporadisch	LIEKELE	JOHANNES	*	4					1						2	1									8	2,000
70	Specialist	LIEUWE	HENDRIKS	*	3															3						1	0,333
71	Specialist	LINSE	HENDRIKS	*	6	3	3																			2	0,333
72	Regelmatig	MEINERT	TJEERDS	BOOTSMAN	40	5	4	3	4	1			2	2	6	2	3		2	1	1	4				17	0,425
73	Specialist	MICHIEL	REINERS	*	40						1	4	4	5	2	4	4	1	2	2	3	2	4	2		14	0,350
74	Eenmalig	MICHIEL	STEVENS	*	1															1						1	1,000
75	Regelmatig	OEDE	PIETERS	*	2						2															1	0,500
76	Eenmalig	OEGE	JANS	*	1									1												1	1,000
77	Specialist	PIETER	BOTES	*	26								2	4	6	4	3	2	2	3						8	0,308
78	Specialist	PIETER	GERRITS	*	54	6	4	4	3	4	4		1	4	2	2	4	1	4	2	2	2	2	1	2	20	0,370
79	Regelmatig	REINER	ULBES	*	2																			2		1	0,500
80	Regelmatig	REITSE	SJOERDS	*	10	3	1	4	2																	4	0,400
81	Specialist	RIENK	FEIKES	*	4																			4		1	0,250
82	Eenmalig	ROELOF	ANNES	*	1																		1			1	1,000
83	Specialist	ROELOF	JANS	*	11								2	6	2	1										4	0,364
84	Eenmalig	RUURD	*	HUIZEN	1												1									1	1,000
85	Specialist	RUURD	TIJSES	*	45		1	3	4	3	7	5	5	4	6	5	2									11	0,244
86	Regelmatig	SIBBELE	LUITJENS	*	2		2																			1	0,500
87	Eenmalig	SIEBREN	FOKKES	*	1															1						1	1,000
88	Eenmalig	SIEBREN	THOMAS	*	1																		1			1	1,000
89	Specialist	SIEBREN	WALLES	*	4										4											1	0,250
90	Regelmatig	SIEGER	HARMENS	PRINS	11												3			3		1	2		2	9	0,818
91	Specialist	SIEGER	SIEBOUTS	*	31										4	6	4	2	4	5	2	3			1	11	0,355
92	Eenmalig	SIEMEN	*	KRANS	1									1												1	1,000
93	Regelmatig	SIETSE	JAKOBS	*	10						1		3	3	3											5	0,500
94	Eenmalig	SIETSE	JANS	*	1												1									1	1,000
95	Eenmalig	SIKKE	JOHANNES	*	1					1																1	1,000
96	Eenmalig	STEFFEN	*	SCHUTS	1														1							1	1,000
97	Eenmalig	TEUNIS	MINSES	*	1																				1	1	1,000

98	Regelmatig	THOMAS	DIRKS	*	14												2			2	4	4	2			7	0,500
99	Regelmatig	THOMAS	JOHANNES	*	2	1	1																			2	1,000
100	Eenmalig	THOMAS	ROMMERTS	*	1		1																			1	1,000
101	Eenmalig	TIELE	ELIAS	TIELEMANS	1																		1			1	1,000
102	Regelmatig	TJALLING	BAUKES	*	5																			2	3	2	0,400
103	Eenmalig	TJALLING	HARINGS	*	1											1										1	1,000
104	Regelmatig	TJEERD	HARMENS	*	15										1	6	2	3	1				1	1		10	0,667
105	Specialist	TJEERD	RINSES	*	3	3																				1	0,333
106	Specialist	WIEBREN	JOCHEMS	*	24		2	3	2	1	4	4	4	4												8	0,333
107	Regelmatig	WIEPKE	JANS	*	21		1				1		2	2	6	4	3		1					1		18	0,857
108	Regelmatig	WIEPKE	WIEPKES	*	8	2	2				2			2												9	1,125
109	Eenmalig	WILLEM	*	LEEUW	1												1									1	1,000
110	Eenmalig	WILLEM	BAUKES	*	1																			1		1	1,000
111	Regelmatig	WOPKE	JANS	*	3										1	2										2	0,667

1791-1810

BM	BM*0,5	BM*1,5
0,775	0,388	1,163

Nr.	Classificatie	VN_2	PAT_2	AN_2	DV	1791	1792	1793	1794	1795	1796	1797	1798	1799	1800	1801	1802	1803	1804	1805	1806	1807	1808	1809	1810	TF	PDR
1	Regelmatig	ABE	DOEDES	*	3		1		2																	3	1,000
2	Eenmalig	DAVID	THOMAS	*	1						1															1	1,000
3	Eenmalig	DEDDE	JOOSTES	*	1		1																			1	1,000
4	Eenmalig	GERBEN	JANS	KALVERBOER	1		1																			1	1,000
5	Regelmatig	GERKE	GERBENS	*	9	2	3	2	2																	4	0,444
6	Regelmatig	HILLEBRAND	MICHIELS	*	6	2	2		2																	4	0,667
7	Specialist	JAKOB	TJEERDS	WAAL	6	2	4																			2	0,333
8	Specialist	JAN	JELGERS	*	8	4	2	2																		3	0,375
9	Eenmalig	JAN	KORNELIS	VEER	1				1																	1	1,000
10	Regelmatig	JELLE	HARMENS	PRINS	4	2			2																	4	1,000
11	Specialist	KLAAS	ATES	*	13	3	4	2	4																	4	0,308
12	Regelmatig	KOERT	FOLKERTS	DIJK	2	2																				1	0,500
13	Regelmatig	LIEUWE	BROERS	*	3		1		2																	3	1,000
14	Regelmatig	RUURD	HENDRIKS	ROBERTS	3	1	1	1																		3	1,000
15	Eenmalig	SIEBE	SIEGERS	PRINS	1	1																				1	1,000

Hindeloopen

1641-1660

BM	BM*0,5	BM*1,5
1,058	0,529	1,587

Nr.	Classificatie	VN_2	PAT_2	AN_2	DV	1641	1642	1643	1644	1645	1646	1647	1648	1649	1650	1651	1652	1653	1654	1655	1656	1657	1658	1659	1660	TF	PDR
1	Specialist	ALBERT	GOOITSENS	*	2														2							1	0,500
2	Specialist	ALBERT	HESSELS	*	3						3															1	0,333
3	Eenmalig	ALBERT	LAARS	*	1	1																				1	1,000
4	Regelmatig	ALBERT	PIETERS	*	7	1		3	3																	4	0,571
5	Regelmatig	ALKE	BROERS	*	17	1			2		5	2	2	1	1	1			2							14	0,824
6	Eenmalig	ALLE	KLASES	*	1														1							1	1,000
7	Specialist	ALLERT	*	ROOS	4	4																				1	0,250
8	Sporadisch	ANDRIES	GERBENS	*	2										1							1				8	4,000
9	Eenmalig	ANNE	*	NOORLAST	1							1														1	1,000
10	Eenmalig	ANNE	*	STAVEREN	1						1															1	1,000
11	Regelmatig	ANNE	DOUWES	*	17	3					2		2	2	2	1	1		4							14	0,824
12	Specialist	ANNE	GOVERTS	*	18		2	2	4		3	1	3	3												8	0,444
13	Regelmatig	ANNE	HUIGENS	*	2						1	1														2	1,000
14	Eenmalig	ANNE	MAURITS	*	1								1													1	1,000
15	Eenmalig	ARJEN	KLASES	*	1						1															1	1,000
16	Sporadisch	AUKE	ALBERTS	*	6	1			1				1				1			2						15	2,500
17	Eenmalig	AUKE	ANDRIES	*	1														1							1	1,000
18	Regelmatig	AUKE	BROERS	*	10	1								5	1	2	1									12	1,200
19	Specialist	AUKE	HIDDES	*	2												2									1	0,500
20	Regelmatig	AUKE	TJEERDS	*	3			2	1																	2	0,667
21	Eenmalig	BALT	TJERKS	*	1									1												1	1,000
22	Eenmalig	BAUKE	AUKES	*	1						1															1	1,000
23	Regelmatig	BAUKE	RIEWERTS	*	4		2		2																	3	0,750
24	Eenmalig	BEREND	GAUKES	*	1									1												1	1,000
25	Eenmalig	BIBBE	MEINERTS	*	1														1							1	1,000
26	Eenmalig	BINKE	OKKES	*	1															1						1	1,000
27	Eenmalig	BOEKE	KARSTES	*	1				1																	1	1,000
28	Regelmatig	BOUDEWIJN	TJEERDS	*	6			2	2		2															4	0,667
29	Eenmalig	DATE	LIEKELES	*	1									1												1	1,000
30	Eenmalig	DIEKE	ALBERTS	*	1										1											1	1,000
31	Eenmalig	DIRK	BOUWER	*	1						1															1	1,000
32	Sporadisch	DIRK	GERBENS	*	2										1							1				8	4,000
33	Eenmalig	DIRK	HILLES	*	1														1							1	1,000
34	Eenmalig	DIRK	JELMERS	*	1														1							1	1,000
35	Eenmalig	DJURRE	HIELKES	*	1												1									1	1,000
36	Specialist	DOEDE	EELKES	*	4														2	2						2	0,500
37	Eenmalig	DOEIE	HAMERSMA	*	1							1														1	1,000
38	Regelmatig	DOUWE	ALKES	*	4									2		1	1									4	1,000

39	Eenmalig	**DOUWE**	**BOUWES**	*	1											1										1	1,000
40	Regelmatig	**DOUWE**	**KLASES**	*	2									1		1										3	1,500
41	Sporadisch	**DOUWE**	**PIETERS**	*	4			2											2							12	3,000
42	Specialist	**DOUWE**	**SIEMENS**	*	7						3	2	2													3	0,429
43	Eenmalig	**DOUWE**	**SIPKES**	*	1														1							1	1,000
44	Specialist	**EELKE**	**FOPPES**	*	4			4																		1	0,250
45	Regelmatig	**EELKE**	**IEPES**	*	4			2	1				1													6	1,500
46	Regelmatig	**EELKE**	**REINERS**	*	15						1							1	4	5	4					11	0,733
47	Eenmalig	**EEUWE**	**ARJENS**	*	1														1							1	1,000
48	Specialist	**ERIC**	**ENNES**	*	2						2															1	0,500
49	Specialist	**EVERT**	**PIETERS**	*	2				2																	1	0,500
50	Sporadisch	**EVERT**	**REINERS**	*	6									1					1	2					2	12	2,000
51	Specialist	**FEDDE**	**DOUWES**	*	8								2	1	2	3										4	0,500
52	Eenmalig	**FEIKE**	**OKKES**	*	1														1							1	1,000
53	Specialist	**FOLKERT**	**OENES**	*	2														2							1	0,500
54	Regelmatig	**FONGER**	**BRANDS**	*	2														1		1					3	1,500
55	Regelmatig	**FONGER**	**GERBENS**	*	10									2					4	3	1					8	0,800
56	Specialist	**FONGER**	**GRATES**	*	6														1	5						2	0,333
57	Eenmalig	**FOPPE**	**MEINERTS**	*	1																1					1	1,000
58	Specialist	**FREERK**	**DOUWES**	*	15				2		1	4	5	2	1											7	0,467
59	Sporadisch	**FREERK**	**SIETSES**	*	4					1	1				1								1			14	3,500
60	Eenmalig	**FREERK**	**TEUNIS**	*	1									1												1	1,000
61	Eenmalig	**GATSE**	**KLASES**	*	1														1							1	1,000
62	Eenmalig	**GAUKE**	**TJEERDS**	*	1			1																		1	1,000
63	Regelmatig	**GEELE**	**DIRKS**	*	5								1	3	1											3	0,600
64	Eenmalig	**GEELE**	**IDSES**	*	1									1												1	1,000
65	Regelmatig	**GERRIT**	**GOVERTS**	*	4									2					2							6	1,500
66	Eenmalig	**GERRIT**	**JOUKES**	*	1									1												1	1,000
67	Specialist	**GERRIT**	**LUITJENS**	*	8									2	2		4									4	0,500
68	Eenmalig	**GIDEON**	**REIMERS**	*	1	1																				1	1,000
69	Eenmalig	**GIJSBERT**	**HINNES**	*	1								1													1	1,000
70	Eenmalig	**GJALT**	**FREERKS**	*	1				1																	1	1,000
71	Eenmalig	**GOTE**	**GATSES**	*	1														1							1	1,000
72	Specialist	**GOVERT**	**HIELKES**	*	2															2						1	0,500
73	Specialist	**HAANTJE**	**TJEERDS**	*	6			2	3	1																3	0,500
74	Specialist	**HAIE**	**HANSES**	*	20			2	1		7	2	5	3												7	0,350
75	Regelmatig	**HAIE**	**HANSES**	**JONGE**	2				1		1															3	1,500
76	Specialist	**HAIE**	**JAKOBS**	*	2						2															1	0,500
77	Sporadisch	**HAIE**	**JANS**	*	2						1			1												4	2,000
78	Regelmatig	**HAIE**	**REINERS**	*	3														1	1	1					3	1,000
79	Eenmalig	**HAIKE**	**BINKES**	*	1																	1				1	1,000
80	Eenmalig	**HAMKE**	**PIETERS**	*	1			1																		1	1,000
81	Specialist	**HANS**	**HARINGS**	*	3																				3	1	0,333
82	Eenmalig	**HARING**	**ALBERTS**	*	1										1											1	1,000
83	Specialist	**HARING**	**ALLERTS**	*	2																				2	1	0,500
84	Eenmalig	**HARING**	**HARINGS**	*	1						1															1	1,000
85	Eenmalig	**HARING**	**HIELKES**	*	1																1					1	1,000
86	Specialist	**HARING**	**JAKOBS**	*	16			2	1		3	3	3	4												7	0,438
87	Eenmalig	**HARING**	**JOUKES**	*	1																				1	1	1,000
88	Eenmalig	**HARING**	**OUTGERS**	*	1										1											1	1,000
89	Eenmalig	**HARMEN**	**ALKES**	*	1																				1	1	1,000
90	Eenmalig	**HART**	**BINKES**	*	1															1						1	1,000
91	Eenmalig	**HART**	**GERRITS**	*	1			1																		1	1,000
92	Regelmatig	**HENDRIK**	**DOUWES**	*	4				2		1	1														4	1,000
93	Sporadisch	**HENDRIK**	**JANS**	*	2				1									1								10	5,000
94	Regelmatig	**HERE**	**ARJENS**	*	10										2					2	2	2	2			9	0,900
95	Eenmalig	**HERE**	**HANSES**	*	1						1															1	1,000
96	Eenmalig	**HERE**	**TJEERDS**	*	1										1											1	1,000
97	Specialist	**HESSEL**	**REINERS**	*	8							2	4	2												3	0,375
98	Specialist	**HIDDE**	**AGES**	*	2							2														1	0,500
99	Eenmalig	**HIDDE**	**DOUWES**	*	1											1										1	1,000
100	Sporadisch	**HIELKE**	*	**BOUKEMA**	2																	1			1	4	2,000
101	Eenmalig	**HIELKE**	**BERENDS**	*	1			1																		1	1,000
102	Eenmalig	**HIELKE**	**BROERS**	*	1																	1				1	1,000
103	Specialist	**HIELKE**	**DOUWES**	*	2	2																				1	0,500
104	Specialist	**HIELKE**	**GERRITS**	*	4		2	2																		2	0,500
105	Specialist	**HIELKE**	**GOVERTS**	*	2															2						1	0,500
106	Specialist	**HIELKE**	**HIELKES**	*	2										2											1	0,500
107	Specialist	**HIELKE**	**JELTES**	*	2														2							1	0,500
108	Eenmalig	**HOITE**	**BINKES**	*	1											1										1	1,000
109	Regelmatig	**HOMME**	**TEUNIS**	*	3																		2		1	3	1,000
110	Eenmalig	**HUGO**	**JANS**	*	1			1																		1	1,000
111	Sporadisch	**IEGE**	**MEINERTS**	*	6						1			1	1				1	2						10	1,667
112	Eenmalig	**IEMKE**	**BROERS**	*	1								1													1	1,000
113	Eenmalig	**IENTE**	**PIEKES**	*	1														1							1	1,000
114	Eenmalig	**IESE**	**PIETERS**	*	1																		1			1	1,000
115	Regelmatig	**IETE**	**KLASES**	*	4									1	2				1							6	1,500
116	Specialist	**JAIE**	**ANNES**	*	2														2							1	0,500
117	Regelmatig	**JAIE**	**JAKOBS**	*	3	1		2																		3	1,000
118	Regelmatig	**JAIE**	**REINERS**	*	4														1	1	2					3	0,750
119	Eenmalig	**JAKLE**	**ALLES**	*	1																		1			1	1,000
120	Eenmalig	**JAKOB**	**IDSES**	*	1											1										1	1,000
121	Eenmalig	**JAKOB**	**IVERSEN**	*	1	1																				1	1,000
122	Eenmalig	**JAKOB**	**JANS**	*	1		1																			1	1,000

123	Eenmalig	JAKOB	JENTJES	*	1	1																				1	1,000
124	Eenmalig	JAKOB	JOUKES	*	1			1																		1	1,000
125	Specialist	JAKOB	KORNELIS	*	8																	4	4			2	0,250
126	Sporadisch	JALKE	SILKES	*	2						1			1												4	2,000
127	Eenmalig	JAN	IEPES	*	1											1										1	1,000
128	Regelmatig	JAN	JAKOBS	*	9							1				3			1				2		2	14	1,556
129	Eenmalig	JAN	MEINERTS	*	1									1												1	1,000
130	Regelmatig	JAN	REINERS	*	8	1		2	2		3															6	0,750
131	Eenmalig	JARICH	*	LANGE	1																		1			1	1,000
132	Sporadisch	JARICH	ALLERTS	*	3	2																			1	20	6,667
133	Eenmalig	JARICH	ENNES	*	1						1															1	1,000
134	Eenmalig	JARICH	HIELKES	*	1								1													1	1,000
135	Specialist	JARICH	JAIES	*	2						2															1	0,500
136	Eenmalig	JARICH	JOUKES	*	1																				1	1	1,000
137	Specialist	JELKE	JELLES	*	2							2														1	0,500
138	Sporadisch	JELKE	MEINERTS	*	2						1								1							9	4,500
139	Specialist	JELLE	*	BLOEM	2	2																				1	0,500
140	Regelmatig	JELLE	DIRKS	*	5						2		1	1	1											5	1,000
141	Regelmatig	JELLE	HIELKES	*	3									1	2											2	0,667
142	Sporadisch	JELLE	IDSES	*	5	2								3												9	1,800
143	Regelmatig	JELLE	WIEBRENS	(A)	3														1	2						2	0,667
144	Regelmatig	JELLE	WIEBRENS	*	12			1			2			2					4	2			1			16	1,333
145	Eenmalig	JELTE	JELTES	*	1														1							1	1,000
146	Regelmatig	JETSE	FREDERIKS	*	2																		1		1	3	1,500
147	Regelmatig	JETSE	JETSES	*	3									1		2										3	1,000
148	Regelmatig	JETSE	KLASES	*	5									2					1	2						7	1,400
149	Eenmalig	JOB	JOENS	*	1			1																		1	1,000
150	Eenmalig	JOB	MEINERTS	*	1										1											1	1,000
151	Eenmalig	JOCHEM	JOHANNES	*	1								1													1	1,000
152	Eenmalig	JOEKE	JOUKES	*	1																		1			1	1,000
153	Eenmalig	JOHANNES	KLOET	*	1			1																		1	1,000
154	Sporadisch	JOUKE	BINKES	*	3										2				1							5	1,667
155	Eenmalig	JOUKE	GRATES	*	1																1					1	1,000
156	Eenmalig	JURJEN	GERBENS	*	1																1					1	1,000
157	Specialist	KLAAS	EELKES	*	2			2																		1	0,500
158	Eenmalig	KLAAS	GAUWES	*	1									1												1	1,000
159	Eenmalig	KOERT	REINERS	*	1									1												1	1,000
160	Regelmatig	KORNELIS	JANS	*	15	1		1					3	3	4	3										11	0,733
161	Eenmalig	KRIJN	HAANTJES	*	1							1														1	1,000
162	Specialist	LIEUWKE	JELLES	*	5						3	2														2	0,400
163	Specialist	LIEUWKE	LIEUWKES	*	2														2							1	0,500
164	Regelmatig	LIEUWKE	MEINERTS	*	26			2			4	2	2	3		2			1	3	2	2	1		2	18	0,692
165	Specialist	LIEUWKE	ROMMERTS	*	2														2							1	0,500
166	Eenmalig	LIEUWKE	SIEBRENS	*	1			1																		1	1,000
167	Specialist	LIEUWKE	TIEMENS	*	2																				2	1	0,500
168	Specialist	LIEUWKE	WIEBRENS	*	8		4	3	1																	3	0,375
169	Specialist	LUCAS	JAKOBS	*	2														2							1	0,500
170	Regelmatig	LUITJEN	HEMMES	*	5								2		2				1							7	1,400
171	Eenmalig	LUITJEN	KOENRAADS	*	1														1							1	1,000
172	Specialist	LUITJEN	TIEMENS	*	2														2							1	0,500
173	Regelmatig	MARTEN	HAIES	*	7									4	1				2							6	0,857
174	Regelmatig	MARTEN	SJOUKES	*	12						2	4	1	2	1				2							9	0,750
175	Eenmalig	MARTEN	TJOMMES	*	1										1											1	1,000
176	Eenmalig	MEINERT	IDSES	*	1	1																				1	1,000
177	Regelmatig	MEINERT	IEGES	*	3							1	2													2	0,667
178	Regelmatig	MEINERT	JOUKES	*	2							1	1													2	1,000
179	Eenmalig	MICHIEL	*	NOMMES	1																	1				1	1,000
180	Specialist	NANNE	PIETERS	*	4		3	1																		2	0,500
181	Eenmalig	OEKE	*	BRUINS	1								1													1	1,000
182	Regelmatig	OEKE	TIEMENS	*	2			1	1																	2	1,000
183	Eenmalig	OENE	BOER	*	1			1																		1	1,000
184	Regelmatig	OKKE	ALBERTS	*	11	1	1								3		1		1		4					16	1,455
185	Regelmatig	OKKE	FONGERS	*	3				1		2															3	1,000
186	Eenmalig	ORK	*	NABBES	1								1													1	1,000
187	Sporadisch	OTTE	KLASES	BAKKER	3												1		1			1				6	2,000
188	Specialist	PIEKE	OKKES	*	3															3						1	0,333
189	Eenmalig	PIETER	DOUWES	*	1									1												1	1,000
190	Regelmatig	PIETER	HESSELS	*	6																	2	2		2	4	0,667
191	Regelmatig	PIETER	HIDDES	*	5																2	2			1	5	1,000
192	Eenmalig	PIETER	LOURENS	*	1																				1	1	1,000
193	Eenmalig	PIETER	SIEMENS	*	1																		1			1	1,000
194	Regelmatig	PIETER	SJOERDS	*	7							1							2	4						9	1,286
195	Specialist	PIETER	WIEGERS	*	2														2							1	0,500
196	Specialist	REIER	FOLKERTS	*	2						2															1	0,500
197	Eenmalig	REIN	BOS	*	1			1																		1	1,000
198	Specialist	REIN	SCHELTES	*	2																				2	1	0,500
199	Specialist	REINER	ANNES	*	36						2	2		2	6	4	2		4	4	5	2	1		2	15	0,417
200	Sporadisch	REINER	FEIES	*	4			1	1				1		1											8	2,000
201	Specialist	REINER	GERBENS	*	7																2	3	2			3	0,429
202	Eenmalig	REINER	GERRITS	*	1								1													1	1,000
203	Regelmatig	REINER	JAIES	*	11				1				2	4	3				1							11	1,000
204	Sporadisch	REINER	JAKOBS	*	2			1					1													6	3,000
205	Eenmalig	REINER	SEEKELES	*	1									1												1	1,000
206	Eenmalig	REINER	TJEBBES	*	1														1							1	1,000

207	Regelmatig	**REINER**	**WIEBRENS**	*	9	1		2	2		4															6	0,667
208	Regelmatig	**RIJK**	**OKKES**	*	7						2	2	1	2												4	0,571
209	Eenmalig	**RITSKE**	**OTTES**	*	1																	1				1	1,000
210	Sporadisch	**ROMKE**	**SIPKES**	*	6				2		2								2							11	1,833
211	Eenmalig	**RUURD**	**TIETES**	*	1														1							1	1,000
212	Specialist	**SIBBELE**	**FONGERS**	*	18				3			4	5	5	1											7	0,389
213	Eenmalig	**SIBBELE**	**JARICHS**	*	1				1																	1	1,000
214	Specialist	**SIEBOUT**	**GERRITS**	*	2																				2	1	0,500
215	Specialist	**SIEBOUT**	**RUURDS**	*	2																				2	1	0,500
216	Sporadisch	**SIEBOUT**	**WIEGERS**	*	4						2								2							9	2,250
217	Sporadisch	**SIEGER**	**PIETERS**	*	8	2												2	2						2	20	2,500
218	Eenmalig	**SIEMEN**	**ANNES**	*	1																1					1	1,000
219	Specialist	**SIEMEN**	**DOUWES**	*	60			3			2	3	3	6	6	7	4	1	4	4	6	6	2		3	18	0,300
220	Sporadisch	**SIEMEN**	**HENDRIKS**	*	3														1						2	7	2,333
221	Eenmalig	**SIEMEN**	**HOEKES**	*	1															1						1	1,000
222	Regelmatig	**SIEMEN**	**IEDES**	*	6									3		1				1	1					8	1,333
223	Regelmatig	**SIEMEN**	**JAKOBS**	*	6			1						3		2										9	1,500
224	Eenmalig	**SIEMEN**	**JETSES**	*	1															1						1	1,000
225	Specialist	**SIEMEN**	**KLASES**	*	38	2	4	4	2		5	2	6	1	4	4	4									12	0,316
226	Sporadisch	**SIEMEN**	**SIETSES**	*	7		1							1			1		1	1			1		1	19	2,714
227	Sporadisch	**SIEMEN**	**TITKER**	*	2		1												1							13	6,500
228	Regelmatig	**SIETSE**	**BAUKES**	*	15									3	3	2	3				3	1				9	0,600
229	Eenmalig	**SIETSE**	**JELLES**	*	1						1															1	1,000
230	Regelmatig	**SIETSE**	**LOURENS**	*	13		2	2			3				4										2	19	1,462
231	Eenmalig	**SINT**	**FEIES**	*	1								1													1	1,000
232	Eenmalig	**SIPKE**	**DATES**	*	1	1																				1	1,000
233	Regelmatig	**SIPKE**	**HIELKES**	*	20			1	2			2	4	4	2						5					14	0,700
234	Regelmatig	**SIPKE**	**RINKES**	*	6						1			4	1											5	0,833
235	Eenmalig	**SIPKE**	**SIBBELES**	*	1						1															1	1,000
236	Eenmalig	**SIPKE**	**SILKES**	*	1						1															1	1,000
237	Eenmalig	**SJOERD**	**JARICHS**	*	1														1							1	1,000
238	Eenmalig	**TEEKE**	**MEINERTS**	*	1									1												1	1,000
239	Eenmalig	**TEEKE**	**TEEKES**	*	1									1												1	1,000
240	Eenmalig	**TEUNIS**	**DIRKS**	*	1										1											1	1,000
241	Regelmatig	**TEUNIS**	**JANS**	*	9						4		2					1		1		1				12	1,333
242	Specialist	**TIEMEN**	**ALLERTS**	*	2														2							1	0,500
243	Eenmalig	**TIEMEN**	**ANNES**	*	1				1																	1	1,000
244	Sporadisch	**TIEMEN**	**IDSES**	*	7		1	2	2					1							1					15	2,143
245	Specialist	**TIEMEN**	**JAKOBS**	**BAKKER**	32	3	4	5	4			7	4	4						1						15	0,469
246	Eenmalig	**TIEMEN**	**JARICHS**	*	1			1																		1	1,000
247	Eenmalig	**TIEMEN**	**JOS**	*	1																1					1	1,000
248	Regelmatig	**TIEMEN**	**SIETSES**	*	33	3	4	2	1		4	4	2	3	2	2	1		2		1		1		1	20	0,606
249	Eenmalig	**TIEMEN**	**TANES**	*	1		1																			1	1,000
250	Eenmalig	**TIETE**	**HUBERTS**	*	1										1											1	1,000
251	Eenmalig	**TIETE**	**KLASES**	*	1									1												1	1,000
252	Specialist	**TJEERD**	**BOUDEWIJNS**	*	2														2							1	0,500
253	Eenmalig	**TJEERD**	**DIRKS**	**MUTS**	1											1										1	1,000
254	Sporadisch	**TJEERD**	**DOUWES**	*	4	2							2													8	2,000
255	Specialist	**UILKE**	**UILKES**	*	2														2							1	0,500
256	Regelmatig	**WIEBE**	**BROERS**	*	9				2		4		3													5	0,556
257	Eenmalig	**WIEBE**	**MEINERTS**	*	1														1							1	1,000
258	Specialist	**WIEBE**	**TJALLINGS**	*	5														3	2						2	0,400
259	Eenmalig	**WIEBREN**	**BROERS**	*	1								1													1	1,000
260	Specialist	**WIEBREN**	**REINERS**	*	3	3																				1	0,333
261	Eenmalig	**WIEGER**	**HENDT**	*	1				1																	1	1,000
262	Specialist	**WIEGER**	**IENTES**	*	11			3	1		3	4														5	0,455
263	Eenmalig	**WIEGER**	**TJAMMES**	*	1			1																		1	1,000
264	Eenmalig	**WIEMER**	**TEUNIS**	*	1																				1	1	1,000
265	Regelmatig	**WILKE**	**WILKES**	*	3								2	1												2	0,667

1691-1710

BM	BM*0,5	BM*1,5
0,881	0,440	1,321

Nr.	Classificatie	VN_2	PAT_2	AN_2	DV	1691	1692	1693	1694	1695	1696	1697	1698	1699	1700	1701	1702	1703	1704	1705	1706	1707	1708	1709	1710	TF	PDR
1	Regelmatig	**ABE**	**ANNES**	*	31	2		4	2		2		4	2	4				2	2	2	2	1	2		19	0,613
2	Regelmatig	**ABRAHAM**	**JURJENS**	*	4									2	2											2	0,500
3	Regelmatig	**AGE**	**ALKES**	*	6		2	2	2																	3	0,500
4	Eenmalig	**AGE**	**ANSKES**	*	1																				1	1	1,000
5	Regelmatig	**AGE**	**HARMENS**	*	2							2														1	0,500
6	Regelmatig	**ALBERT**	**JANS**	*	13														2	2	3	2	2	2		6	0,462
7	Regelmatig	**ALBERT**	**PIEBES**	*	4														2	1		1				4	1,000
8	Regelmatig	**ALBERT**	**REITSES**	*	2	2																				1	0,500
9	Regelmatig	**ALBERT**	**WILLEMS**	*	2			2																		1	0,500
10	Regelmatig	**ALKE**	**AGES**	*	13					2	2	2		4	2			1								9	0,692
11	Sporadisch	**ALKE**	**LUCAS**	*	9									2	2		2								3	12	1,333
12	Regelmatig	**ALKE**	**PIETERS**	*	18	2	2	2	2			3	5	2												9	0,500
13	Regelmatig	**ALLERT**	**IEPES**	*	8																	2	2	2	2	4	0,500
14	Regelmatig	**ALLERT**	**JOOSTES**	*	7								1			4	2									5	0,714
15	Eenmalig	**ALLERT**	**LIEUWKES**	*	1																				1	1	1,000
16	Eenmalig	**ALLERT**	**MEINES**	*	1											1										1	1,000
17	Sporadisch	**ALLERT**	**PIEBES**	*	8		1	2												1	2			2		18	2,250

18	Regelmatig	ALLERT	REINS	*	10	2	1	4	2	1																5	0,500
19	Specialist	ANDRIES	MARTENS	*	4																4					1	0,250
20	Regelmatig	ANDRIES	OKKES	*	14				2	2		2	2	2	2									2		16	1,143
21	Regelmatig	ANNE	HESSELS	*	5														1			1	2	1		6	1,200
22	Regelmatig	ANNE	JELLES	*	14					3		1			2		2				2	2	2			14	1,000
23	Regelmatig	ANNE	KLASES	*	2						2															1	0,500
24	Sporadisch	ANNE	MEINERTS	*	6				1						4	1										8	1,333
25	Sporadisch	AREND	*	BROUWER	2		1		1																	3	1,500
26	Sporadisch	AUKE	GERBENS	*	3					1			1	1												5	1,667
27	Regelmatig	AUKE	REINERS	*	7							1	2		2	1				1						9	1,286
28	Sporadisch	AUKE	SJOERDS	*	3									1		1						1				9	3,000
29	Sporadisch	BAUKE	HARINGS	*	4					2					2											6	1,500
30	Regelmatig	BAUKE	PIETERS	*	32			2	2	2	2	2	2	4	2		2	2			2	2	3	1	2	18	0,563
31	Regelmatig	BEREND	JANS	*	15	1		3	3			2	2	2	2											10	0,667
32	Eenmalig	BINKE	ANNES	*	1												1									1	1,000
33	Regelmatig	BINKE	SIEMENS	*	16			2	2	2	2	2	2		2		2									10	0,625
34	Regelmatig	BOUDEWIJN	DOEDES	*	4									2	2											2	0,500
35	Regelmatig	BOUDEWIJN	SIEMENS	*	7	2	2	2			1															6	0,857
36	Regelmatig	BOUWE	LUITJENS	*	22		2	3	3	2		2	2	4	2		2									11	0,500
37	Regelmatig	BROER	GOVERTS	*	8					2	2	2	2													4	0,500
38	Sporadisch	BROER	KLASES	*	5									4									1			10	2,000
39	Specialist	BROER	REINERS	*	3			3																		1	0,333
40	Eenmalig	DIRK	ANNES	*	1			1																		1	1,000
41	Regelmatig	DIRK	DIRKS	*	2				2																	1	0,500
42	Eenmalig	DIRK	HARMENS	*	1			1																		1	1,000
43	Sporadisch	DIRK	HERES	(A)	2		1		1																	3	1,500
44	Regelmatig	DIRK	HERES	*	40	4	2	2	2	1	1	2	4	4	2	2	2	2	2		2	2	2	2		19	0,475
45	Regelmatig	DIRK	HERES	JONGE	4			1	1	1	1															4	1,000
46	Specialist	DIRK	JANS	*	6																			2	4	2	0,333
47	Regelmatig	DIRK	REINERS	*	20	2		2	3	3		2	3	3	2											10	0,500
48	Regelmatig	DIRK	REITSES	*	7															1	2		2	2		5	0,714
49	Regelmatig	DIRK	RUTGERS	*	2			2																		1	0,500
50	Regelmatig	DOEDE	ANNES	*	2																		2			1	0,500
51	Eenmalig	DOEDE	BODSES	*	1	1																				1	1,000
52	Eenmalig	DOEKE	LUITJENS	*	1										1											1	1,000
53	Regelmatig	DOUWE	BAUKES	*	3	1	2																			2	0,667
54	Regelmatig	DOUWE	DOUWES	*	4				2	2																2	0,500
55	Regelmatig	DOUWE	FREERKS	*	2																				2	1	0,500
56	Regelmatig	DOUWE	GERRITS	*	2																		1	1		2	1,000
57	Eenmalig	DOUWE	JAKOBS	*	1								1													1	1,000
58	Regelmatig	DOUWE	JELLES	*	2																		2			1	0,500
59	Regelmatig	DOUWE	LIEUWKES	*	18	2	1	2	2	2	1		2	3	1	2										11	0,611
60	Regelmatig	DOUWE	SASKERS	*	7	1	2	2	2																	4	0,571
61	Regelmatig	DOUWE	SJOERDS	*	10										2		2				2			1	3	11	1,100
62	Regelmatig	DOUWE	TIETES	GRAAF	14													2	2	2	2	2	2	2		7	0,500
63	Regelmatig	EELKE	DOUWES	*	2									2												1	0,500
64	Regelmatig	EELKE	EELKES	*	4								2	1	1											3	0,750
65	Regelmatig	EELKE	IEMES	*	3						1	2														2	0,667
66	Regelmatig	EELKE	JELMERS	*	2										2											1	0,500
67	Regelmatig	EELKE	REINERS	*	18		2	2	2	2	2	2	2	2	2											9	0,500
68	Eenmalig	EEUWE	EEUWES	*	1				1																	1	1,000
69	Regelmatig	EEUWKE	FONGERS	*	21	1	2		2	2			2	2	2					2	2			2	2	20	0,952
70	Sporadisch	EEUWKE	GOVERTS	*	10						2		2	2	2										2	15	1,500
71	Regelmatig	EEUWKE	TJEERDS	*	36	2			3	3	2	2	2	2	2	2		2	2	2	2	2	2	2	2	20	0,556
72	Regelmatig	EKKE	EKKES	*	16						2		1	3	3	2		1					2	2		14	0,875
73	Regelmatig	EVERT	JAKOBS	*	2		2																			1	0,500
74	Regelmatig	EVERT	LUITJENS	*	4							2	2													2	0,500
75	Specialist	FEDDE	TINKES	*	22					2		2	4	4	6	2	2									8	0,364
76	Sporadisch	FOKKE	ANSKES	*	4	1							1	2												9	2,250
77	Eenmalig	FOLKERT	JANS	*	1																				1	1	1,000
78	Regelmatig	FOLKERT	PIETERS	*	2															2						1	0,500
79	Eenmalig	FOLKERT	SASKERS	*	1	1																				1	1,000
80	Regelmatig	FONGER	DOEDES	*	2		1	1																		2	1,000
81	Regelmatig	FRANS	IDSES	*	4						2			2												4	1,000
82	Regelmatig	FREERK	ALLES	*	8																	2	2	2	2	4	0,500
83	Regelmatig	FREERK	IEDES	*	17	2	1											2		2	4	2	4			18	1,059
84	Regelmatig	FREERK	JELLES	*	3		2	1																		2	0,667
85	Regelmatig	FREERK	LOLKES	*	21			2	2	2	2		2	4	2			1	2	2						13	0,619
86	Regelmatig	GERBEN	FONGERS	*	2				2																	1	0,500
87	Regelmatig	GERBEN	SIETSES	*	12															2	2	2	2	2	2	6	0,500
88	Specialist	GERRIT	ANDRIES	*	3														3							1	0,333
89	Eenmalig	GERRIT	ANNES	*	1										1											1	1,000
90	Eenmalig	GERRIT	GERBENS	*	1									1												1	1,000
91	Regelmatig	GERRIT	REINERS	*	2				1	1																2	1,000
92	Regelmatig	GERRIT	TIEMENS	*	16						2	2		4	2							2	2	2		14	0,875
93	Regelmatig	GOVERT	REINERS	*	17	2			1		2	2	2	4	2			2								13	0,765
94	Regelmatig	HAIE	DOEKES	*	9					1	2	2	2	2												5	0,556
95	Regelmatig	HAIE	LUITJENS	*	24	1	1	2	2	2	2	2	2			4	2	2						2		19	0,792
96	Regelmatig	HAIE	SIPKES	*	2													2								1	0,500
97	Regelmatig	HARKE	DOUWES	*	14			2	2	2	2	2	2		2											8	0,571
98	Regelmatig	HARMEN	AGES	*	4													2	1			1				5	1,250
99	Regelmatig	HARMEN	PIETERS	*	2								2													1	0,500
100	Regelmatig	HARMEN	SIKKES	*	34				2	2		2	4	4	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2		16	0,471
101	Sporadisch	HARTMAN	DOUWES	*	2	1		1																		3	1,500

102	Regelmatig	HARTMAN	HARTMANS	*	2																		2			1	0,500
103	Regelmatig	HARTMAN	LUCAS	*	8	2	2	2	2																	4	0,500
104	Eenmalig	HEIN	SJOERDS	*	1																	1				1	1,000
105	Eenmalig	HELMICH	PAULUS	*	1										1											1	1,000
106	Specialist	HENDRIK	GERRITS	*	45	2		4	2	4	2	2	6	6	2	2	4		2		3		1	3		19	0,422
107	Specialist	HERE	HESSELS	*	16				2	2	2	2	2	4	2											7	0,438
108	Eenmalig	HERE	OTTES	*	1															1						1	1,000
109	Regelmatig	HERE	SIEMENS	*	33		2	2	2	2	3	2	4	4	4	4	2	1			1					15	0,455
110	Regelmatig	HESSEL	GERBENS	HAAN	14			4		1				2		2	2								3	18	1,286
111	Regelmatig	HESSEL	JAKOBS	*	3		1	2																		2	0,667
112	Specialist	HESSEL	OKKES	*	7		2	3	2																	3	0,429
113	Eenmalig	HESSEL	PIETERS	*	1													1								1	1,000
114	Regelmatig	HIDDE	ABES	*	19				1			2	2	2							4	2	2	2	2	17	0,895
115	Regelmatig	HIDDE	FOLKERTS	ZWAAN	36				2	2	2	2	4	4	3	2	1	1	2	2	3		4	1	1	17	0,472
116	Regelmatig	HIDDE	PIETERS	*	2	2																				1	0,500
117	Specialist	HIDDE	TJEERDS	*	10							2	2	3	3											4	0,400
118	Sporadisch	HIELKE	HERES	*	6						1	2					2	1								8	1,333
119	Sporadisch	HOUKE	REINERS	*	4									2		1				1						7	1,750
120	Sporadisch	IDS	FONGERS	*	3					1			1						1							10	3,333
121	Regelmatig	IEGE	IEGES	*	17						1	2	1	2	2	2	2	1		2		2				12	0,706
122	Eenmalig	IEGE	TJALLINGS	*	1						1															1	1,000
123	Regelmatig	IEME	EELKES	*	4	1		1	2																	4	1,000
124	Eenmalig	IEME	FREERKS	*	1	1																				1	1,000
125	Specialist	IEME	KLASES	*	8							3	5													2	0,250
126	Regelmatig	IEME	LUITJENS	*	6			3	1	2																3	0,500
127	Eenmalig	IENSE	SIEBOUTS	*	1										1											1	1,000
128	Regelmatig	IEPE	WIETSES	*	7																	2	2	2	1	4	0,571
129	Eenmalig	IJSBRAND	DOUWES	*	1		1																			1	1,000
130	Regelmatig	JAIE	ARJENS	*	8																2		4		2	5	0,625
131	Regelmatig	JAIE	JAIES	*	28		3		1	2		2		4	2		2	2	2	2		2	2	2		18	0,643
132	Sporadisch	JAKOB	DOUWES	HAAN	4					1											2		1			14	3,500
133	Eenmalig	JAKOB	GERBENS	*	1												1									1	1,000
134	Regelmatig	JAKOB	JAKOBS	*	2				2																	1	0,500
135	Specialist	JAKOB	LUITJENS	(A)	42	2	2	1	2	2	2	2	4	4	4	4	4	1	2	2	2		2			18	0,429
136	Regelmatig	JAKOB	LUITJENS	*	32	2		3	2	2	2	2	2	3	3		2	2	1	2	2	2				17	0,531
137	Eenmalig	JAN	*	GOYER	1															1						1	1,000
138	Regelmatig	JAN	ABES	*	21	2	1	2	2	2	2	2	2	4	2											10	0,476
139	Regelmatig	JAN	ABRAHAMS	*	6																	2		2	2	4	0,667
140	Regelmatig	JAN	BERENDS	*	2																			2		1	0,500
141	Regelmatig	JAN	DIRKS	*	4								2	2												2	0,500
142	Regelmatig	JAN	HERES	JARICHS	2																				2	1	0,500
143	Regelmatig	JAN	JAKOBS	*	2		2																			1	0,500
144	Sporadisch	JAN	REINS	*	4								2											2		12	3,000
145	Regelmatig	JARICH	GERBENS	HAAN	10									3	4		1		2							6	0,600
146	Regelmatig	JARICH	SIEBRENS	*	2										2											1	0,500
147	Regelmatig	JARICH	SIPKES	*	2				2																	1	0,500
148	Eenmalig	JARICH	TJALLINGS	*	1					1																1	1,000
149	Eenmalig	JELLE	HERES	*	1																				1	1	1,000
150	Sporadisch	JELLE	SIEMENS	*	2						1							1								8	4,000
151	Regelmatig	JELLE	THOMAS	*	21						2	2	2	3	2	2					2	2	2	2		14	0,667
152	Regelmatig	JELLE	WIEBES	BLOM	18			2	2	2	2	2	2	4	2											8	0,444
153	Regelmatig	JELLE	WILLEMS	*	24									2	2			2	2	2	4	4	4	2		11	0,458
154	Sporadisch	JELMER	PAULUS	*	4	1						2			1											10	2,500
155	Eenmalig	JELTE	REINS	*	1																	1				1	1,000
156	Sporadisch	JETSE	IEPES	*	3				1					1	1											7	2,333
157	Eenmalig	JETSE	JANS	*	1									1												1	1,000
158	Regelmatig	JETSE	REINS	*	5				2	1	2															3	0,600
159	Eenmalig	JOB	SIETSES	*	1						1															1	1,000
160	Regelmatig	JOCHEM	FREERKS	*	9	1	2	2						2	2											10	1,111
161	Sporadisch	JOHANNES	EELKES	*	2	1		1																		3	1,500
162	Regelmatig	JURJEN	ANNES	*	32				2	2	2	2	4	4	2		2	2	2		2	2	2	1	1	17	0,531
163	Eenmalig	JURJEN	HENDRIKS	*	1										1											1	1,000
164	Eenmalig	KLAAS	ABRAHAMS	*	1																			1		1	1,000
165	Regelmatig	KLAAS	ALLERTS	*	2										2											1	0,500
166	Regelmatig	KLAAS	HERES	*	2				2																	1	0,500
167	Regelmatig	KLAAS	IEPES	*	2										2											1	0,500
168	Eenmalig	KLAAS	JANS	GOOITSENS	1			1																		1	1,000
169	Eenmalig	KLAAS	MEINTES	*	1										1											1	1,000
170	Eenmalig	KORNELIS	DAALE	*	1			1																		1	1,000
171	Eenmalig	KORNELIS	JAKOBS	ROOS	1								1													1	1,000
172	Eenmalig	KRIJN	DIRKS	*	1					1																1	1,000
173	Eenmalig	LIEUWE	SIERKS	*	1													1								1	1,000
174	Eenmalig	LIEUWKE	HERES	*	1																1					1	1,000
175	Regelmatig	LIEUWKE	PIETERS	*	17									1	2					2	2	3	3	2	2	12	0,706
176	Regelmatig	LIEUWKE	REINERS	*	5								2	2	1											3	0,600
177	Specialist	LIEUWKE	SIEMENS	*	23	2	1	2	2	2	2	2	4	4	2											10	0,435
178	Regelmatig	LIEUWKE	SJOERDS	*	18												4			2	3	2	3	2	2	9	0,500
179	Eenmalig	LOLKE	FREERKS	*	1																			1		1	1,000
180	Eenmalig	LUCAS	JAKOBS	*	1					1																1	1,000
181	Regelmatig	MARTEN	FOLKERTS	*	26		1	2	2	2	2	2	2	4	2	2							2	1	2	19	0,731
182	Eenmalig	MINK	JETSES	*	1	1																				1	1,000
183	Regelmatig	MONSE	ATES	*	6	2		2	2																	4	0,667
184	Sporadisch	NANNE	ABES	*	3																	1		1	1	4	1,333
185	Eenmalig	NANNE	JETSES	*	1					1																1	1,000

186	Eenmalig	**OBBE**	**REINS**	*	1					1																1	1,000
187	Eenmalig	**OENE**	**SIEMENS**	*	1															1						1	1,000
188	Regelmatig	**OKKE**	**GERBENS**	*	14				1	1		2	1	3	2		2	2								10	0,714
189	Regelmatig	**OKKE**	**SJOERDS**	*	21									3	2	2	1	2	3	2		1		3	2	12	0,571
190	Eenmalig	**OLFERT**	**GERRITS**	*	1															1						1	1,000
191	Regelmatig	**OLFERT**	**TJEERDS**	*	24				2	2		2		4	2		2			1	4	4	1			15	0,625
192	Regelmatig	**OTTE**	**IEPES**	*	20				1				4	4	3	2		2		2	2					13	0,650
193	Regelmatig	**OTTE**	**WIEPKES**	*	14						2		2	2	4	2			2							9	0,643
194	Regelmatig	**PAULUS**	**PAULUS**	*	3														2	1						2	0,667
195	Eenmalig	**PIEBE**	**DIRKS**	*	1			1																		1	1,000
196	Eenmalig	**PIEBE**	**SIEBOUTS**	*	1																		1			1	1,000
197	Eenmalig	**PIEKE**	**DOEDES**	*	1				1																	1	1,000
198	Regelmatig	**PIETER**	**ASSUERUS**	**VOGELZANG**	2													2								1	0,500
199	Sporadisch	**PIETER**	**HIDDES**	*	4										2						2					7	1,750
200	Eenmalig	**PIETER**	**IEGES**	*	1																			1		1	1,000
201	Regelmatig	**PIETER**	**IENTES**	*	11			2	2	1	2	2	2													6	0,545
202	Specialist	**PIETER**	**JAKOBS**	*	12																4	2	2	2	2	5	0,417
203	Regelmatig	**PIETER**	**JANS**	**ZWAAN**	10		1	3	1					5												8	0,800
204	Regelmatig	**PIETER**	**JELLES**	*	11						2	2	4	2		1										6	0,545
205	Regelmatig	**PIETER**	**JELMERS**	*	12											2	2		2		2	1	2	1		9	0,750
206	Eenmalig	**PIETER**	**KORNELIS**	*	1																		1			1	1,000
207	Sporadisch	**PIETER**	**LUITJENS**	*	5	1				1	1								2							14	2,800
208	Eenmalig	**PIETER**	**PIETERS**	**JELMERS**	1																	1				1	1,000
209	Regelmatig	**PIETER**	**REINERS**	*	29		1	2	1	3		2	4	4		4	2	2	2	2						14	0,483
210	Eenmalig	**PIETER**	**SIEBRENS**	*	1									1												1	1,000
211	Regelmatig	**PIETER**	**SJOERDS**	*	13							2	2	2	2				1					2	2	14	1,077
212	Sporadisch	**PIETER**	**TJALLINGS**	*	4					2					2											6	1,500
213	Sporadisch	**REINER**	**BOUWES**	*	4								1		1									1	1	13	3,250
214	Sporadisch	**REINER**	**JARICHS**	*	14	2	1		1	1	1		3	2	1								1		1	20	1,429
215	Specialist	**REINER**	**REINERS**	*	22					2	2	2	4	4	2	3	3									8	0,364
216	Regelmatig	**REINER**	**SIPKES**	*	3	2	1																			2	0,667
217	Regelmatig	**REINER**	**TJEERDS**	*	8				2			2	2	2												6	0,750
218	Eenmalig	**REMKE**	**JAIES**	*	1					1																1	1,000
219	Eenmalig	**RIENK**	**JAIES**	*	1					1																1	1,000
220	Regelmatig	**ROMKE**	**KORNELIS**	*	12								4	4	2						2					9	0,750
221	Regelmatig	**RUURD**	**BAUKES**	*	2																			2		1	0,500
222	Regelmatig	**RUURD**	**JARICHS**	*	13				2	2	1	2	1	1	1								1		2	17	1,308
223	Regelmatig	**SCHELTE**	**REINS**	*	4							2	2													2	0,500
224	Regelmatig	**SCHELTE**	**SIEMENS**	*	26	2	1	2	2		2	2		2	4	1	2	2	2	2						15	0,577
225	Eenmalig	**SIBBELE**	*	**BANTSTOK**	1	1																				1	1,000
226	Regelmatig	**SIBBELE**	**KLASES**	*	2				2																	1	0,500
227	Regelmatig	**SIEBOUT**	**DIEKES**	*	4					3	1															2	0,500
228	Regelmatig	**SIEBOUT**	**DOEDES**	*	3	2	1																			2	0,667
229	Regelmatig	**SIEBOUT**	**LUITJENS**	*	2							2														1	0,500
230	Regelmatig	**SIEBOUT**	**SIEBOUTS**	*	4																		2	2		2	0,500
231	Regelmatig	**SIEBOUT**	**TJEERDS**	*	3	2	1																			2	0,667
232	Eenmalig	**SIEBREN**	**ANNES**	*	1			1																		1	1,000
233	Sporadisch	**SIEBREN**	**LUITJENS**	*	2										1		1									3	1,500
234	Regelmatig	**SIEBREN**	**PIETERS**	*	4																			1	3	2	0,500
235	Eenmalig	**SIEMEN**	**BINKES**	*	1							1														1	1,000
236	Regelmatig	**SIEMEN**	**BROERS**	*	23						2	2	4	4	2		2	1	2			2		2		14	0,609
237	Sporadisch	**SIEMEN**	**HERES**	**BAKKER**	10		2	2	2													2	2			17	1,700
238	Regelmatig	**SIEMEN**	**HESSELS**	*	4													2			2					4	1,000
239	Regelmatig	**SIEMEN**	**JANS**	**ZWAAN**	2	2																				1	0,500
240	Regelmatig	**SIEMEN**	**JELLES**	*	3														1		2					3	1,000
241	Specialist	**SIEMEN**	**KORNELIS**	*	4											4										1	0,250
242	Eenmalig	**SIEMEN**	**LUCAS**	*	1									1												1	1,000
243	Regelmatig	**SIETSE**	**DOUWES**	*	3	2		1																		3	1,000
244	Eenmalig	**SIETSE**	**RIENKS**	*	1				1																	1	1,000
245	Regelmatig	**SIETSE**	**TIEMENS**	*	15		2	1	2			2	2	2	2								2			17	1,133
246	Regelmatig	**SIKKE**	**HARMENS**	*	2																				2	1	0,500
247	Regelmatig	**SIKKE**	**JAKOBS**	*	4																		2	2		2	0,500
248	Eenmalig	**SIPKE**	**DOEDES**	*	1			1																		1	1,000
249	Eenmalig	**SIPKE**	**LOLLES**	*	1															1						1	1,000
250	Regelmatig	**SIPKE**	**REINERS**	*	22				2	2		2	4	2	2			1		2	2	1			2	17	0,773
251	Specialist	**SJOERD**	**AGES**	*	6																2	4				2	0,333
252	Regelmatig	**SJOERD**	**JANS**	*	19						2	2	1	4	2	2				2	2	2				12	0,632
253	Regelmatig	**SJOERD**	**LIEUWKES**	*	7				2				3	2												6	0,857
254	Regelmatig	**SJOERD**	**LUCAS**	*	9	1				2			1	1	4											10	1,111
255	Regelmatig	**THOMAS**	**SIETSES**	*	5																	2	2	1		3	0,600
256	Regelmatig	**TIEMEN**	**ANDRIES**	*	2								2													1	0,500
257	Regelmatig	**TIEMEN**	**ANNES**	*	21				1			2	2	2			2	2	2	2	4			2		16	0,762
258	Regelmatig	**TIETE**	**PIETERS**	*	14				2	2	2	2	2	2	2											7	0,500
259	Eenmalig	**TJALF**	**PIETERS**	*	1																		1			1	1,000
260	Regelmatig	**TJEBBE**	**REINERS**	*	2								2													1	0,500
261	Sporadisch	**TJEERD**	**ANNES**	*	10	1							2	2		2	1								2	20	2,000
262	Regelmatig	**TJEERD**	**HERES**	*	23								4	4		2	2	1	2	2	2	2	2			11	0,478
263	Eenmalig	**TJEERD**	**JANS**	*	1								1													1	1,000
264	Regelmatig	**TJEERD**	**JELLES**	*	14				2				2	4	4		2									9	0,643
265	Specialist	**TJEERD**	**REINERS**	*	36					1	2	2	4	4	4	2	2	2	4	3	3	1	1	1		15	0,417
266	Sporadisch	**TJEERD**	**RINNERTS**	*	4										1			1	1	1						6	1,500
267	Sporadisch	**TJEERD**	**RINWERS**	*	7										1		2		1			1	1	1		10	1,429
268	Regelmatig	**TJEERD**	**WIEBRENS**	**KOOL**	13					2	2	2	2	2	1								2			14	1,077
269	Sporadisch	**TJERK**	**AUKES**	*	2	1				1																5	2,500

270	Regelmatig	TJERK	SIEBOUTS	*	28				2	2	2	2	4	4	3	2		1		2		2	2			15	0,536
271	Eenmalig	UILKE	FOLKERTS	*	1																		1			1	1,000
272	Regelmatig	WABE	JANS	*	7							1	2	2		2										5	0,714
273	Regelmatig	WIEBE	ANNES	*	24	2	1	1	2	2	2	2	2		4		2					4				17	0,708
274	Regelmatig	WIEBE	DOEDES	*	15		1	2		2		1	3	4	2											9	0,600
275	Eenmalig	WIEBE	DREESEN	*	1			1																		1	1,000
276	Sporadisch	WIEBREN	DOUWES	*	8	2	1	2				1	1					1								13	1,625
277	Regelmatig	WIEBREN	HIDDES	KAT	2															2						1	0,500
278	Regelmatig	WIEBREN	LUCAS	*	2									2												1	0,500
279	Regelmatig	WIEBREN	LUITJENS	*	33						2		4	5	3	2	1	2	2	2	2	2	2	2	2	15	0,455
280	Specialist	WIEBREN	TJERNES	*	16													2	2	2	4	2	3	1		7	0,438
281	Regelmatig	WIEGER	DOEDES	*	12		1	2	1				2	4	2											9	0,750
282	Regelmatig	WIEGER	IENTES	*	23		1			2	2	2	2	2						2	2	2	2	2	2	19	0,826
283	Regelmatig	WIETSE	ALLES	*	4									2	2											2	0,500
284	Regelmatig	WILLEM	DOEDES	*	25	2	2	2	2	2	2	2	4	4	2			1								13	0,520
285	Regelmatig	WILLEM	JELLES	*	11				1			2	2	2	2	2										8	0,727
286	Sporadisch	WOLKE	DOUWES	*	5		1				1	2	1													7	1,400

1741-1760

BM	BM*0,5	BM*1,5
0,923	0,461	1,384

Nr.	Classificatie	VN_2	PAT_2	AN_2	DV	1741	1742	1743	1744	1745	1746	1747	1748	1749	1750	1751	1752	1753	1754	1755	1756	1757	1758	1759	1760	TF	PDR
1	Specialist	ABE	BROERS	KAT	51	4	2	4	2	4	2	3	2	2	4	3	3	2		2		2	2	4	4	20	0,392
2	Regelmatig	ABRAHAM	KLASES	*	6	4	1	1																		3	0,500
3	Regelmatig	ADOLF	ALBERTS	*	2											1	1									2	1,000
4	Regelmatig	AGE	BROERS	*	22			2	1	2						2	4	2	1				2	4	2	18	0,818
5	Regelmatig	AGE	KLASES	*	3		1	2																		2	0,667
6	Eenmalig	AGE	PIETERS	*	1												1									1	1,000
7	Regelmatig	AGE	SIBBELES	*	6	2	1	2				1														7	1,167
8	Regelmatig	AGE	SJOERDS	*	23	3	1	4	2	4	2	3			2	2										11	0,478
9	Regelmatig	ALBERT	DOUWES	*	24		1	4	1	2	2	2						2	4	2			1	3		18	0,750
10	Regelmatig	ALBERT	HENDRIKS	*	18	3		3	1	4	1	3	2	1												9	0,500
11	Regelmatig	ALBERT	WILLEMS	*	15					1	2	1		2	3	2	2								2	16	1,067
12	Regelmatig	ALLE	FREERKS	*	25	4		1	1	3	2	2	2	3	1	2	1	1		2						15	0,600
13	Regelmatig	ALLERT	JOOSTES	*	11															3		2		2	4	6	0,545
14	Specialist	ALLERT	SIEBRENS	*	3																				3	1	0,333
15	Specialist	ANDRIES	SIBBELES	*	3			3																		1	0,333
16	Specialist	ANDRIES	TIEMENS	*	48	4	1	3	2	4	2	4	2	4	4	2	2	2	2	2		1	2	3	2	20	0,417
17	Eenmalig	ANNE	*	KONING	1	1																				1	1,000
18	Regelmatig	ANNE	LAMMERTS	*	19												3	3	4	2				4	3	9	0,474
19	Sporadisch	ANNE	SIEMENS	*	12	1	1	3	3									1				3				17	1,417
20	Specialist	ANNE	TIEMENS	*	49	3	2	3	1	4	2	3	1	4	4	4	3	2	2	2	4	1	4			18	0,367
21	Regelmatig	ANNE	WILLEMS	*	13									1						2	1	1	4	2	2	12	0,923
22	Specialist	ANSKE	SIEBOUTS	*	5																			3	2	2	0,400
23	Sporadisch	ATE	FREERKS	*	6			1		1		2						1					1			16	2,667
24	Regelmatig	AUKE	RIENKS	*	3													1	2							2	0,667
25	Eenmalig	BEREND	FREERKS	HANSES	1																			1		1	1,000
26	Regelmatig	BEREND	WIEGERS	*	41		2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2		1	2	1	4	4	4	3	19	0,463
27	Regelmatig	BOUWE	JAITSES	*	2									1	1											2	1,000
28	Sporadisch	BROER	*	ZWAAN	2		1								1											9	4,500
29	Specialist	BROER	ABES	KAT	19														3	2	2	2	4	4	2	7	0,368
30	Specialist	BROER	DIRKS	STOUT	45	2		4	2	2	1	2	1	4	4	3	4	3	1	3	3	4	2			18	0,400
31	Regelmatig	BROER	GEERTS	*	11							1	1	3	2	1	1	2								7	0,636
32	Regelmatig	BROER	JANS	*	17				1										3	3			3	3	4	17	1,000
33	Regelmatig	BROER	SIEMENS	*	6		1	1	1	2	1															5	0,833
34	Regelmatig	BROER	TJEERDS	*	6																	3		1	2	4	0,667
35	Regelmatig	BROER	WIEGERS	*	4														2	2						2	0,500
36	Eenmalig	CHRISTOFFEL	JOHANNES	*	1																			1		1	1,000
37	Regelmatig	DIEKE	PIETERS	*	12												3		2		3	2		2		8	0,667
38	Eenmalig	DIRK	*	CLUITER	1														1							1	1,000
39	Eenmalig	DIRK	*	HOOP	1											1										1	1,000
40	Specialist	DIRK	DIRKS	*	33	4		3	2	4	2	3	2	4	4	4	1									12	0,364
41	Regelmatig	DIRK	HANSES	*	2										1	1										2	1,000
42	Sporadisch	DIRK	JANS	DUIF	10		2					2		1	2			1				2				16	1,600
43	Eenmalig	DIRK	MANS [??]	*	1				1																	1	1,000
44	Eenmalig	DIRK	SIEMENS	*	1											1										1	1,000
45	Eenmalig	DIRK	TIEMENS	*	1			1																		1	1,000
46	Regelmatig	DOEDE	ABES	*	13								2	2			1	2	2	1	2	1				10	0,769
47	Specialist	DOEDE	ANNES	*	20	5	2	3	2	4	2	2														7	0,350
48	Regelmatig	DOEDE	PIETERS	*	12					1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1						11	0,917
49	Sporadisch	DOEDE	WIEBES	*	3												2							1		8	2,667
50	Eenmalig	DOOITSE	JANS	*	1															1						1	1,000
51	Regelmatig	DOUWE	HANSES	*	38	2		2	2	3	2	3		3	3	4	3	3	2	2		2		2		19	0,500
52	Eenmalig	DOUWE	IEGES	BLOM	1										1											1	1,000
53	Sporadisch	DOUWE	JANS	*	3	1										1			1							14	4,667
54	Specialist	DOUWE	REITSES	*	31									2	2	6	4	3	4		1	1	2	1	5	12	0,387
55	Eenmalig	DOUWE	SIEBRENS	*	1																		1			1	1,000
56	Sporadisch	DREEUWIS	TIEMENS	*	3												1					1		1		8	2,667
57	Sporadisch	ELLE	FREERKS	*	2													1				1				5	2,500
58	Regelmatig	ENNE	JAKOBS	*	20							2	1	2	2	2	1	2	2	1				3	2	14	0,700
59	Eenmalig	ENNE	LAMMERTS	*	1													1								1	1,000

60	Eenmalig	EVERT	ATES	*	1	1																				1	1,000
61	Specialist	EVERT	DOEDES	*	21	4	2	4	1	4	3	2	1													8	0,381
62	Regelmatig	EVERT	JENTJES	*	5	2	1	2																		3	0,600
63	Specialist	EVERT	OTTES	*	16	3		3	1	4	2	3														7	0,438
64	Eenmalig	EVERT	WILKES	*	1																				1	1	1,000
65	Regelmatig	FEDDE	ABRAHAMS	*	41	3		4	1	4			1	4	3	2	3	3	2	2	2	2	3	1	1	20	0,488
66	Sporadisch	FEIKE	FREERKS	*	4					1							1		2							10	2,500
67	Eenmalig	FEIKE	HANSES	*	1											1										1	1,000
68	Eenmalig	FEIKE	PIETERS	*	1							1														1	1,000
69	Regelmatig	FOKKE	JAKOBS	*	28			2	2	2	2	3	2	2	1	4		3	2	3						13	0,464
70	Specialist	FOKKE	SIKKES	*	49	3	1	4	2	4	2	3	2	2	3	4	4	2	3	2	4	4				17	0,347
71	Regelmatig	FOLKERT	AUKES	*	15	2	1				1	2	2	3	1	2	1									12	0,800
72	Regelmatig	FOLKERT	PIETERS	*	6	3	1	1	1																	4	0,667
73	Specialist	FOLKERT	PIETERS	LAP	25	4	1	2	1	2	2	2	3	4	4											10	0,400
74	Eenmalig	FOPKE	KORNELIS	*	1					1																1	1,000
75	Eenmalig	FOPPE	ARJENS	*	1					1																1	1,000
76	Eenmalig	FOPPE	GERRITS	*	1									1												1	1,000
77	Eenmalig	FRANS	PIETERS	FOPPES	1			1																		1	1,000
78	Eenmalig	FREERK	EELKES	*	1			1																		1	1,000
79	Regelmatig	FREERK	JANS	*	17													1	1	1	2	2	4	4	2	8	0,471
80	Eenmalig	FREERK	LAMMERTS	*	1																				1	1	1,000
81	Eenmalig	GERBEN	ANNES	*	1	1																				1	1,000
82	Eenmalig	GERBEN	JANS	*	1												1									1	1,000
83	Regelmatig	GERBEN	JURJENS	*	3													1	2							2	0,667
84	Regelmatig	GERBEN	TJEERDS	*	43	3	1	2	4	1	1	4		4		3	3	3	3	4			3	3	1	20	0,465
85	Regelmatig	GERKE	DIRKS	*	2																		1	1		2	1,000
86	Eenmalig	HAANTJE	PIETERS	*	1															1						1	1,000
87	Regelmatig	HAIE	JELLES	*	9	1		2	1	1		1	1	2												9	1,000
88	Specialist	HAIE	WOUTERS	*	9													3	2	2	2					4	0,444
89	Eenmalig	HANS	DIRKS	*	1					1																1	1,000
90	Regelmatig	HANS	DOUWES	*	2																	1	1			2	1,000
91	Regelmatig	HARING	EELKES	*	22		1	4	2	1	2	3	1	3			2	2	1							13	0,591
92	Regelmatig	HARMEN	GEERTS	*	14	2	1	3	1	2	2	3														7	0,500
93	Regelmatig	HARMEN	PIEKES	*	2		2																			1	0,500
94	Eenmalig	HARMEN	REINS	*	1		1																			1	1,000
95	Eenmalig	HATTE	HARINGS	*	1												1									1	1,000
96	Eenmalig	HEIE	EELKES	*	1						1															1	1,000
97	Eenmalig	HENDRIK	BROERS	*	1														1							1	1,000
98	Eenmalig	HENDRIK	LOURENS	*	1			1																		1	1,000
99	Regelmatig	HERE	DIRKS	*	38			4	1	4	2			4	1		1	2	3	2	1	4	3	2	4	18	0,474
100	Regelmatig	HERE	JAKOBS	*	12												3	2	1	1				3	2	9	0,750
101	Specialist	HESSEL	SIEMENS	*	62	3	1	3	2	4	4	2	4		3	2	4	4	3	4	3	4	4	4	4	20	0,323
102	Regelmatig	HESSEL	WILLEMS	*	3																			1	2	2	0,667
103	Eenmalig	HIDDE	ALBERTS	*	1	1																				1	1,000
104	Specialist	HIDDE	EEUWKES	*	24	4	2	4	2	4	2	4	2													8	0,333
105	Regelmatig	HIDDE	JANS	*	2														2							1	0,500
106	Specialist	HIDDE	RINWERS	*	42	3			2	4	2	4	2	4	4	2	3	3	3	3				3		19	0,452
107	Specialist	HIELKE	HIDDES	*	33	4	2	3	2	4	1	2	2	4	2	2	2	1	2							14	0,424
108	Specialist	HIELKE	OLFERTS	*	27	4	1	4	2	2	2	2	1	3	4	2										11	0,407
109	Sporadisch	HILLEBRAND	PIETERS	*	2				1				1													5	2,500
110	Eenmalig	HOMME	RINTJES	*	1		1																			1	1,000
111	Regelmatig	HOMME	SJOERDS	*	6															4		2				3	0,500
112	Regelmatig	IDS	BROERS	*	2	1	1																			2	1,000
113	Specialist	IEGE	IEGES	BLOM	40	4	2	4	2	3	2	2			1	2	2	1	1	4	3	4	3			18	0,450
114	Regelmatig	IEPE	SIEBRENS	*	2										1	1										2	1,000
115	Specialist	JAIE	JANS	*	49				2	4	2	3		1	4	4	3	4	3	4	2	2	4	4	3	17	0,347
116	Regelmatig	JAKOB	*	KAT	2														2							1	0,500
117	Sporadisch	JAKOB	ALBERTS	*	3														1				2			5	1,667
118	Eenmalig	JAKOB	BROERS	*	1			1																		1	1,000
119	Regelmatig	JAKOB	FREERKS	*	2																				2	1	0,500
120	Regelmatig	JAKOB	HAIES	*	5					1	2	2														3	0,600
121	Eenmalig	JAKOB	HESSELS	*	1							1														1	1,000
122	Regelmatig	JAKOB	IEMES	*	11	2	2	1	2	2	2															6	0,545
123	Specialist	JAKOB	JAKOBS	*	17															2	2	4	3	4	2	6	0,353
124	Specialist	JAKOB	PIETERS	*	31			2	2	4	2	4	1	4		3	4	2	3							12	0,387
125	Specialist	JAKOB	PIETERS	ZWAAN	7	3		4																		3	0,429
126	Specialist	JAKOB	SIKKES	*	32	4	1	4	2	4	1	1	2	3		2	3	4	1							14	0,438
127	Eenmalig	JAN	*	GRAS	1								1													1	1,000
128	Eenmalig	JAN	DOEDES	*	1							1														1	1,000
129	Specialist	JAN	FREERKS	*	17	3	2	4	2	4	2															6	0,353
130	Regelmatig	JAN	JAIES	*	8															2		1	1	2	2	6	0,750
131	Eenmalig	JAN	JETSES	*	1																		1			1	1,000
132	Eenmalig	JAN	LUIT	*	1															1						1	1,000
133	Eenmalig	JAN	OBBES	*	1								1													1	1,000
134	Regelmatig	JAN	RINSES	*	2		1	1																		2	1,000
135	Regelmatig	JAN	SIEMENS	*	8	3	1	1		2	1															6	0,750
136	Regelmatig	JARICH	HERES	*	3	2	1																			2	0,667
137	Regelmatig	JELLE	SIEMENS	*	27	3	1	3	2	4	4	2			1		1		2	2	2					16	0,593
138	Specialist	JENTJE	SIBBELES	*	19	4	1	1	3	4	4	2														7	0,368
139	Eenmalig	JEROEN	SALOMONS	*	1			1																		1	1,000
140	Eenmalig	JOB	SIKKES	*	1												1									1	1,000
141	Regelmatig	JOCHEM	FREERKS	*	5											2	1		2							4	0,800
142	Specialist	JOOST	ALLERTS	*	45				3	4	2	3		3	4	3	3	3	3	3		4	3	4		16	0,356
143	Sporadisch	JURJEN	SIEMENS	*	2	1		1																		3	1,500

144	Eenmalig	**KARST**	**ATES**	*	1	1																				1	1,000
145	Sporadisch	**KARST**	**JANS**	*	2			1									1									10	5,000
146	Regelmatig	**KLAAS**	**BERENDS**	*	2														2							1	0,500
147	Eenmalig	**KLAAS**	**KLASES**	*	1		1																			1	1,000
148	Eenmalig	**KORNELIS**	*	**BROUWER**	1										1											1	1,000
149	Eenmalig	**KORNELIS**	*	**POST**	1					1																1	1,000
150	Sporadisch	**KORNELIS**	**HAIES**	*	7	2	1	1	1		1						1									12	1,714
151	Specialist	**LAMMERT**	**ANNES**	*	61	4	2	4	4	4	2	3	4	4	4	3		3	5	4	3	4	2		2	20	0,328
152	Specialist	**LAMMERT**	**PIETERS**	*	4																				4	1	0,250
153	Regelmatig	**LARS**	**HENDRIKS**	*	3									2	1											2	0,667
154	Regelmatig	**LEENDERT**	**BROERS**	*	3	2	1																			2	0,667
155	Eenmalig	**LIEKELE**	**JOHANNES**	*	1												1									1	1,000
156	Eenmalig	**LOURENS**	**HANSES**	*	1			1																		1	1,000
157	Regelmatig	**LUCAS**	**BROERS**	*	23					3				2			2	2	1	3	1		3	4	2	16	0,696
158	Eenmalig	**LUITJEN**	**PIETERS**	*	1	1																				1	1,000
159	Sporadisch	**MEINERT**	**SJOERDS**	*	2										1		1									3	1,500
160	Eenmalig	**MICHIEL**	**GJALTS**	*	1										1											1	1,000
161	Eenmalig	**NANNE**	**ABES**	*	1																		1			1	1,000
162	Eenmalig	**NANNE**	**BROERS**	*	1			1																		1	1,000
163	Eenmalig	**OBBE**	**HILLEMA**	*	1											1										1	1,000
164	Eenmalig	**OBBE**	**ULBES**	*	1																			1		1	1,000
165	Eenmalig	**OENE**	**WILLEMS**	*	1																			1		1	1,000
166	Regelmatig	**OKKE**	**AGES**	*	8	1	1	1		1	1	1	1			1										11	1,375
167	Regelmatig	**OKKE**	**JAKOBS**	*	13														2	1	2	2	2	2	2	7	0,538
168	Specialist	**OKKE**	**JANS**	*	51	4	1	4	2	3	1	1	2	3	2	1	4	2	4	2	3	4	4	2	2	20	0,392
169	Regelmatig	**OKKE**	**PIETERS**	*	2												2									1	0,500
170	Eenmalig	**OLFERT**	**HANSES**	*	1																			1		1	1,000
171	Regelmatig	**OLFERT**	**WILLEMS**	*	15										3	4	2		1					3	2	11	0,733
172	Regelmatig	**OTTE**	**OLFERTS**	*	2														2							1	0,500
173	Eenmalig	**PABE**	**PIETERS**	*	1										1											1	1,000
174	Eenmalig	**PAULUS**	**FOLKERTS**	*	1						1															1	1,000
175	Eenmalig	**PIEKE**	**SIERDS**	*	1																			1		1	1,000
176	Regelmatig	**PIETER**	**AGES**	*	6	3	1	2																		3	0,500
177	Eenmalig	**PIETER**	**ALBERTS**	*	1		1																			1	1,000
178	Eenmalig	**PIETER**	**EELKES**	*	1																			1		1	1,000
179	Sporadisch	**PIETER**	**FOLKERTS**	*	5					1					2	2										7	1,400
180	Sporadisch	**PIETER**	**LUITJENS**	*	5										1	1	2							1		10	2,000
181	Regelmatig	**PIETER**	**PIETERS**	*	35				1	2		1		2	3	3	2	3	4	3	1	3		3	4	17	0,486
182	Sporadisch	**PIETER**	**PIETERS**	**JUNIOR [??]**	2													1		1						3	1,500
183	Specialist	**PIETER**	**WIEGERS**	*	60	4	1	4	1	4	2	3	2	2	2	3	4		4	4	4	4	4	4	4	20	0,333
184	Eenmalig	**POPPE**	**HERES**	*	1		1																			1	1,000
185	Regelmatig	**REIN**	**BROERS**	*	18	1		1	1	1	1	2	1	1	1	1		1		2	1		1	2		19	1,056
186	Regelmatig	**REINER**	**PIETERS**	*	36	4	1	3	3	1	2	2	2	4	3	3	2	1	1	3				1		19	0,528
187	Eenmalig	**REINER**	**SIEMENS**	*	1																				1	1	1,000
188	Eenmalig	**REINER**	**SIERDS**	**KAT**	1			1																		1	1,000
189	Eenmalig	**REITSE**	**DIRKS**	*	1	1																				1	1,000
190	Regelmatig	**REITSE**	**DOUWES**	*	12	2	1			3	1	2	3													8	0,667
191	Eenmalig	**RIEMER**	**WIEGERS**	*	1																				1	1	1,000
192	Regelmatig	**RIENK**	**AUKES**	*	14	2		2		1	1	1	1		3	2	1									12	0,857
193	Eenmalig	**RIENK**	**FOLKERTS**	*	1	1																				1	1,000
194	Regelmatig	**RIENK**	**GJALTS**	*	24	4	1	3	1		1		2				2	2	2	1				3	2	20	0,833
195	Sporadisch	**RIENK**	**JELTES**	*	3					1							1			1						11	3,667
196	Specialist	**RIENK**	**WIEBRENS**	*	20									2	3	4	2	2	3	2	1	1				9	0,450
197	Sporadisch	**RINNERT**	**TJALLINGS**	*	9		1								2	3		1		2						14	1,556
198	Specialist	**RINNERT**	**TJEERDS**	*	19	4	1	4	1	4	2	3														7	0,368
199	Eenmalig	**RINSE**	**JAITSES**	*	1												1									1	1,000
200	Sporadisch	**RINSE**	**JANS**	*	9						1	1	1	1		1			1	2				1		14	1,556
201	Sporadisch	**ROMMERT**	**AUKES**	*	5		1	2							1		1									11	2,200
202	Sporadisch	**ROMMERT**	**NANNES**	*	5	3									1	1										11	2,200
203	Eenmalig	**RUURD**	**HENDRIKS**	*	1												1									1	1,000
204	Eenmalig	**RUURD**	**JANS**	*	1																		1			1	1,000
205	Regelmatig	**SCHELTE**	**JANS**	*	8	3	1	3					1													8	1,000
206	Regelmatig	**SIBBELE**	**ANDRIES**	*	8	1	1	2	1	1	1	1														7	0,875
207	Regelmatig	**SIBBELE**	**AUKES**	*	11	2	1	3	1	2	1	1														7	0,636
208	Eenmalig	**SIBBELE**	**DIRKS**	*	1					1																1	1,000
209	Regelmatig	**SIBBELE**	**EEUWKES**	*	14	2	1	3	2	1	2	3														7	0,500
210	Eenmalig	**SIBBELE**	**HAIES**	*	1	1																				1	1,000
211	Eenmalig	**SIEBOUT**	**PIETERS**	*	1											1										1	1,000
212	Specialist	**SIEBOUT**	**WIEGERS**	*	34	3	1	4	2	4	2	4	2	4	3	1	4									12	0,353
213	Sporadisch	**SIEBREN**	**HIELKES**	*	4	2							1			1										11	2,750
214	Specialist	**SIEBREN**	**SIBBELES**	*	13	5	1	4	2	1																5	0,385
215	Regelmatig	**SIEBREN**	**WIEBES**	*	4		1	3																		2	0,500
216	Regelmatig	**SIEMEN**	**FOLKERTS**	**ZWAAN**	4			2	2																	2	0,500
217	Eenmalig	**SIEMEN**	**HESSELS**	*	1										1											1	1,000
218	Regelmatig	**SIEMEN**	**HIELKES**	*	2			2																		1	0,500
219	Eenmalig	**SIEMEN**	**PIERS**	**BOUWMAN**	1																1					1	1,000
220	Eenmalig	**SIEMEN**	**PIETERS**	*	1											1										1	1,000
221	Eenmalig	**SIEMEN**	**RUURDS**	*	1				1																	1	1,000
222	Regelmatig	**SIEMEN**	**RUURDS**	**PUTTEN**	14			1		2		1			1	3	2	1	1						2	18	1,286
223	Regelmatig	**SIEMEN**	**SIERDS**	**BOERMAN**	23									1	2	2	3	4	2		1	1	2	3	2	12	0,522
224	Regelmatig	**SIEMEN**	**THOMAS**	*	5			1	1	1	2															4	0,800
225	Specialist	**SIERD**	**IEGES**	**BLOM**	8																			4	4	2	0,250
226	Regelmatig	**SIERD**	**LUITJENS**	*	7										2	1	1	1	1	1						6	0,857
227	Sporadisch	**SIERD**	**OLFERTS**	*	4					1					1		1					1				13	3,250

228	Regelmatig	SIERD	SIERDS	KAT	38	4	2	3				2		1		2	3	3	2	4	2		4	2	4	20	0,526
229	Specialist	SIKKE	FOKKES	*	9																		1	4	4	3	0,333
230	Specialist	SIKKE	JAKOBS	*	23										2	2	2	4	3	3	3	2	2			9	0,391
231	Specialist	SJOERD	THOMAS	*	53		1	4	2	4	2	3	1	4	2	4	4	4	2	2	3	2	4	3	2	19	0,358
232	Eenmalig	SJOUKE	GEERTS	*	1																				1	1	1,000
233	Regelmatig	STOFFEL	JOHANNES	*	9											6				2				1		9	1,000
234	Regelmatig	TAMME	HILLEBRANDS	*	7														3	2	1			1		6	0,857
235	Eenmalig	TEEDE	HANSES	*	1											1										1	1,000
236	Eenmalig	TEEKE	JAKOBS	*	1															1						1	1,000
237	Sporadisch	THOMAS	AGES	*	4		1	1				1						1								12	3,000
238	Eenmalig	THOMAS	HENDRIKS	LIER	1											1										1	1,000
239	Regelmatig	TIEMEN	FREERKS	*	30	4	1	4	1	2	1	2	1	4	4	3	2							1		19	0,633
240	Eenmalig	TIEMEN	MEMMEN	*	1											1										1	1,000
241	Regelmatig	TIEMEN	SIEMENS	*	10		1	2	1	2	2	1	1													7	0,700
242	Specialist	TIEMEN	THOMAS	*	25	4	3	3	1	2		3	3	3	2	1										11	0,440
243	Eenmalig	TIEMEN	TJERKS	*	1											1										1	1,000
244	Eenmalig	TIETE	PIERS	*	1										1											1	1,000
245	Eenmalig	TIETE	PIERS	JONGE	1		1																			1	1,000
246	Regelmatig	TJALKE	LUITJENS	*	8														1	1		1	2	1	2	7	0,875
247	Eenmalig	TJEERD	GEERTS	*	1									1												1	1,000
248	Regelmatig	TJEERD	OLFERTS	*	34	3	1			2	2	3			2	3	4	4	3	4	2	1				17	0,500
249	Regelmatig	TJEERD	PIETERS	KOOL	7	1	1	1	2	2																5	0,714
250	Specialist	TJEERD	TJEERDS	*	42			4	3	4	4	4	1	4	4	3	4	3	3			1				15	0,357
251	Regelmatig	TJOMME	HIELKES	*	2		1	1																		2	1,000
252	Eenmalig	WARNER	*	DETJEN	1													1								1	1,000
253	Regelmatig	WIEBE	JANS	*	9	2	2	1		2	1	1														7	0,778
254	Specialist	WIEBE	JOOSTES	*	4																				4	1	0,250
255	Regelmatig	WIEBREN	HESSELS	*	10									1	2	2	1		1	1			1	1		11	1,100
256	Specialist	WIEGER	ANDRIES	*	23											3	4	2	2	4		2	2	2	2	10	0,435
257	Specialist	WIEGER	BERENDS	*	36	2		4	1	4	2	2	1	4	4	4	3	4			1					16	0,444
258	Eenmalig	WIEGER	DIRKS	*	1											1										1	1,000
259	Regelmatig	WIEGER	HIELKES	*	2		1	1																		2	1,000
260	Specialist	WIEGER	SIEMENS	*	20	4	2	4	2	4	2	2														7	0,350
261	Specialist	WIETSE	TIEMENS	*	27										4			3	3	2	2	4	2	3	4	11	0,407
262	Regelmatig	WILLEM	ALBERTS	*	5	2		2	1																	4	0,800
263	Eenmalig	WOLKE	SIBBELES	*	1																		1			1	1,000

1791-1810

BM	BM*0,5	BM*1,5
1,244	0,622	1,866

Nr.	Classificatie	VN_2	PAT_2	AN_2	DV	1791	1792	1793	1794	1795	1796	1797	1798	1799	1800	1801	1802	1803	1804	1805	1806	1807	1808	1809	1810	TF	PDR
1	Regelmatig	ANDRIES	SIEMENS	*	6	3	1		2																	4	0,667
2	Regelmatig	ANNE	SIETSES	*	9	2	2		3								2									12	1,333
3	Sporadisch	AREND	JURJENS	*	5		2		1								2									11	2,200
4	Eenmalig	BERNARDUS	HAIES	*	1		1																			1	1,000
5	Specialist	DIRK	JAKOBS	*	9	4	4	1																		3	0,333
6	Specialist	DIRK	JANS	DUIF	2	2																				1	0,500
7	Specialist	DIRK	REITSES	*	2	2																				1	0,500
8	Regelmatig	DOEDE	ANNES	*	8	1	2		3								2									12	1,500
9	Eenmalig	DOEDE	KLASES	*	1		1																			1	1,000
10	Sporadisch	EELKE	STOFFELS	*	3				2								1									9	3,000
11	Sporadisch	EELKE	WIEBRENS	*	2	1			1																	4	2,000
12	Sporadisch	ELLE	DOUWES	*	4	1	1		1								1									12	3,000
13	Eenmalig	EVERT	SJOERDS	*	1												1									1	1,000
14	Specialist	EVERT	TIETES	*	2				2																	1	0,500
15	Specialist	EVERT	WIEPKES	*	2	2																				1	0,500
16	Eenmalig	FRANS	OYARD	*	1		1																			1	1,000
17	Sporadisch	HESSEL	WIEBRENS	*	6	2	1		2								1									12	2,000
18	Eenmalig	HIDDE	HOMMES	*	1	1																				1	1,000
19	Regelmatig	JAKOB	HESSELS	STUURMAN	7	2	2		2								1									12	1,714
20	Sporadisch	JAKOB	JAKOBS	*	3				2								1									9	3,000
21	Regelmatig	JAN	DIRKS	DUIF	5	2	2		1																	4	0,800
22	Eenmalig	JAN	DOEDES	*	1		1																			1	1,000
23	Specialist	JAN	H.	KRIJNS	2												2									1	0,500
24	Specialist	JAN	HENDRIKS	*	8	2	3		3																	4	0,500
25	Sporadisch	JAN	TJEERDS	ZWAAN	4		2		1									1								12	3,000
26	Regelmatig	JILLERT	SJOERDS	*	2												1	1								2	1,000
27	Eenmalig	JOHANNES	LOBBE	*	1		1																			1	1,000
28	Specialist	KLAAS	PIEKES	*	7	2	3		2																	4	0,571
29	Specialist	MEINE	WILLEMS	*	2		2																			1	0,500
30	Regelmatig	NANNE	DOUWES	*	2			1	1																	2	1,000
31	Specialist	NOLKE	LAMMERTS	*	3	3																				1	0,333
32	Specialist	OLIVIER	MARTENS	*	2		2																			1	0,500
33	Regelmatig	PIETER	PIETERS	*	4	1	2		1																	4	1,000
34	Specialist	PIETER	RIENKS	*	2			2																		1	0,500
35	Sporadisch	PIETER	WILLEMS	*	2	1			1																	4	2,000
36	Specialist	REINER	HENDRIKS	*	2				2																	1	0,500
37	Regelmatig	REITSE	DOUWES	*	4	1	1		2																	4	1,000
38	Specialist	ROELOF	ABELS	*	2	2																				1	0,500
39	Regelmatig	RUURD	*	PUTTEN	5	1	2		2																	4	0,800
40	Eenmalig	RUURD	PIETERS	*	1												1									1	1,000
41	Specialist	SIEBREN	DIRKS	*	5		2		3																	3	0,600

42	Regelmatig	SIEBREN	FEDDES	*	9	2	2		3								2									12	1,333
43	Sporadisch	SIEMEN	JARICHS	BOERMAN	2	1			1																	4	2,000
44	Regelmatig	SIERD	*	PUTTEN	3	1	2																			2	0,667
45	Sporadisch	SIERD	HOMMES	*	2		1										1									11	5,500
46	Regelmatig	SIETSE	LAMMERTS	*	3	2	1																			2	0,667
47	Sporadisch	TIEMEN	BROERS	KAT	2				1								1									9	4,500
48	Regelmatig	TIEMEN	FREERKS	*	6	2	2		2																	4	0,667
49	Eenmalig	TJALLING	JANS	*	1													1								1	1,000
50	Specialist	ULBE	OBBES	*	2		2																			1	0,500
51	Regelmatig	WIEBE	DOUWES	*	4	1	2		1																	4	1,000
52	Eenmalig	WIEBREN	RIENKS	*	1		1																			1	1,000
53	Eenmalig	WILLEM	NIEUWMUNSTER	*	1		1																			1	1,000
54	Eenmalig	WOUTER	JANS	*	1												1									1	1,000

Lemmer

1741-1760

BM	BM*0,5	BM*1,5
0,790	0,395	1,185

Nr.	Classificatie	VN_2	PAT_2	AN_2	DV	1741	1742	1743	1744	1745	1746	1747	1748	1749	1750	1751	1752	1753	1754	1755	1756	1757	1758	1759	1760	TF	PDR
1	Regelmatig	ABEL	GERBENS	*	3																			1	2	2	0,667
2	Regelmatig	ALBERT	HAANTJES	*	17										2	3	2	2	1	1	2		2		2	11	0,647
3	Regelmatig	ALBERT	SIEBES	*	9															1	2	2	3	1		5	0,556
4	Sporadisch	ALLE	HENDRIKS	*	2											1		1								3	1,500
5	Regelmatig	ANNE	AUKES	KOK	2	2																				1	0,500
6	Sporadisch	ANNE	HOBBES	*	16		2										1	2	1	1	3	1	2	1	2	19	1,188
7	Specialist	ANNE	PIETERS	BOER	14									3	6	1	4									4	0,286
8	Regelmatig	ANNE	ROMMERTS	*	25								2	4	2	4	3		2	2		2	2		2	13	0,520
9	Regelmatig	ANNE	SANDERS	*	4	3	1																			2	0,500
10	Specialist	ANSKE	TEUNIS	*	37							4	2	2	2	6	4	3	2	5		2	4		1	14	0,378
11	Eenmalig	AREND	HAIES	*	1				1																	1	1,000
12	Eenmalig	AREND	MARTENS	*	1		1																			1	1,000
13	Regelmatig	ATE	*	HARTMANS	11							2		2	2	2	3									6	0,545
14	Regelmatig	BARTELD	FREERKS	STUIMER	7															2	1		1	1	2	6	0,857
15	Sporadisch	BAUKE	HARMENS	*	7								1				1	1		2				2		12	1,714
16	Eenmalig	BAUKE	JOHANNES	*	1								1													1	1,000
17	Eenmalig	BOIEN	TEEDES	*	1											1										1	1,000
18	Eenmalig	BONNE	JANS	*	1																				1	1	1,000
19	Sporadisch	DOUWE	SJOERDS	*	3							1			2											4	1,333
20	Regelmatig	EEDE	ANNES	KUIPER	3													2	1							2	0,667
21	Eenmalig	EGBERT	JOHANNES	*	1													1								1	1,000
22	Regelmatig	FEIKE	MICHIELS	*	19											4	5	3	5		1		1			8	0,421
23	Sporadisch	FOKKE	SJOERDS	*	2		1					1														6	3,000
24	Eenmalig	FREERK	JANS	*	1																1					1	1,000
25	Eenmalig	FREERK	RUURDS	*	1													1								1	1,000
26	Eenmalig	FREERK	THOMAS	*	1											1										1	1,000
27	Specialist	GABRIEL	*	WITTEVEEN	11																	2	4	3	2	4	0,364
28	Specialist	GAUKE	GERBENS	*	8																		4	2	2	3	0,375
29	Eenmalig	GEERT	THOMAS	*	1											1										1	1,000
30	Eenmalig	GERRIT	MARCUS	*	1														1							1	1,000
31	Eenmalig	GERRIT	PIETERS	*	1			1																		1	1,000
32	Regelmatig	GOSSE	EEUWES	*	19		2	2	4	2	2	2	1	2	2											9	0,474
33	Regelmatig	HANS	PIERS	*	27				2	1	4		2	1		5	6	4	2							11	0,407
34	Regelmatig	HANS	PIERS	HOUWEROP	10														2	1	2	2	2	1		6	0,600
35	Regelmatig	HANS	PIETERS	HOUWEROP	15									4		4	1		3					1	2	12	0,800
36	Eenmalig	HARMEN	SIETSES	*	1	1																				1	1,000
37	Specialist	HARMEN	TEUNIS	*	27													4	3	6	4	3	3	4		7	0,259
38	Eenmalig	HERE	HERES	*	1	1																				1	1,000
39	Specialist	HERE	HINNES	*	39	2	4	4	4	1	4	2	3	2	4	4	3		2							14	0,359
40	Specialist	HERE	IDSES	*	4			4																		1	0,250
41	Specialist	HERE	SIEMENS	*	6																			4	2	2	0,333
42	Specialist	HETTE	PIETERS	*	37									2	4	4	3	4	4	3	2	4	1	2	4	12	0,324
43	Regelmatig	HIELKE	FEITES	*	36	4	3	2		1	4	2	2		3	3	2	2	2	2	1	1	2			18	0,500
44	Eenmalig	HILDERT	*	BUNJE	1												1									1	1,000
45	Regelmatig	IEME	JAKOBS	*	4										2	2										2	0,500
46	Regelmatig	IEPE	JANS	*	2	2																				1	0,500
47	Eenmalig	IEPE	MARTENS	*	1			1																		1	1,000
48	Regelmatig	IJSBRAND	REINS	*	2													2								1	0,500
49	Regelmatig	JAKOB	ENGELS	*	13											5	1	2	2	2	1					6	0,462
50	Eenmalig	JAKOB	HOMMES	*	1																				1	1	1,000
51	Eenmalig	JAKOB	LUCAS	*	1																		1			1	1,000
52	Eenmalig	JAN	ALBERTS	*	1				1																	1	1,000
53	Regelmatig	JAN	HENDRIKS	KUIPER	9		1	1	1	2	2			2												8	0,889
54	Regelmatig	JAN	JAKOBS	KUIPER	6														1	1			2		2	7	1,167
55	Eenmalig	JAN	JELLES	*	1											1										1	1,000
56	Specialist	JAN	LEENDERTS	*	3	3																				1	0,333
57	Specialist	JAN	MEINERTS	*	3																				3	1	0,333
58	Specialist	JAN	OENSES	*	6																				6	1	0,167
59	Regelmatig	JAN	PIERS	SCHMIDT	2																				2	1	0,500
60	Eenmalig	JAN	REINERS	*	1																				1	1	1,000
61	Eenmalig	JAN	SJOERDS	*	1			1																		1	1,000
62	Specialist	JAN	ULBES	*	20	6	4	4	2	4																5	0,250

63	Eenmalig	JAN	WIEBRENS	SJOERDS	1								1													1	1,000
64	Eenmalig	JAN	WILLEMS	LAP	1																				1	1	1,000
65	Eenmalig	JARICH	JANS	*	1												1									1	1,000
66	Regelmatig	JEIP	JOCHEMS	*	4	2	2																			2	0,500
67	Eenmalig	JELLE	PIETERS	*	1												1									1	1,000
68	Specialist	JELLE	RIENKS	*	4		4																			1	0,250
69	Specialist	JENTJE	PIETERS	*	33						3	2		4	2	4	4	2	2		4	4	2			13	0,394
70	Eenmalig	JOCHEM	EILES	*	1				1																	1	1,000
71	Eenmalig	JOHANNES	FEIKES	*	1																		1			1	1,000
72	Sporadisch	JOHANNES	SJOERDS	*	14	2		1	3	2											2		1	3		19	1,357
73	Eenmalig	KLAAS	*	OUDEMEYER	1											1										1	1,000
74	Eenmalig	KLAAS	KARSTES	*	1											1										1	1,000
75	Eenmalig	KLAAS	OLMS	*	1														1							1	1,000
76	Regelmatig	KLAAS	PIERS	HOUWEROP	14										2	3	4						2	1	2	11	0,786
77	Sporadisch	KLAAS	ULBES	*	9				1	3					2				1	2						12	1,333
78	Specialist	KORNELIS	*	SLEESWIJK	8																			4	4	2	0,250
79	Regelmatig	KORNELIS	MARTENS	*	14			3	1	3			1			2	4									10	0,714
80	Specialist	LAMMERT	GOSSES	*	41						1	1	3	4	3	4	3		4	4	4		4	4	2	15	0,366
81	Specialist	LIEUWE	SIETSES	*	41		2	3	4	4	4	2	2	6	4	6			2			2				16	0,390
82	Eenmalig	LOUW	JANS	*	1				1																	1	1,000
83	Eenmalig	MARTEN	GEERTS	*	1						1															1	1,000
84	Regelmatig	MARTEN	HEINS	*	11									5			2	3	1							6	0,545
85	Specialist	MICHIEL	REINERS	*	16	1	4	4	4	2	1															6	0,375
86	Specialist	OBBE	SIPKES	*	27	5	4	4	2	2	4	4	2													8	0,296
87	Regelmatig	OEGE	JANS	KUIPER	27									1	3	3	6	4	4	2		1		1	2	12	0,444
88	Eenmalig	OENE	ULBES	*	1																		1			1	1,000
89	Eenmalig	OOMKE	TJALFS	*	1																				1	1	1,000
90	Eenmalig	PIER	JAKOBS	*	1															1						1	1,000
91	Specialist	PIETER	*	DRIJFHOUT	19										4	2	4	4	3		2					7	0,368
92	Eenmalig	PIETER	AUKES	VRIES	1											1										1	1,000
93	Eenmalig	PIETER	GJALTS	*	1													1								1	1,000
94	Eenmalig	PIETER	KLASES	*	1												1									1	1,000
95	Specialist	PIETER	LOUWS	*	8			2	3	3																3	0,375
96	Regelmatig	PIETER	PIERS	*	6	2	1	2	1																	4	0,667
97	Eenmalig	REINER	KORNELIS	KOE	1		1																			1	1,000
98	Regelmatig	REINER	ULBES	*	2																		1	1		2	1,000
99	Regelmatig	RIENK	JOOSTES	*	4						3		1													3	0,750
100	Eenmalig	ROELOF	ANNES	*	1													1								1	1,000
101	Eenmalig	ROMKE	SIETSES	*	1										1											1	1,000
102	Regelmatig	RUURD	ALBERTS	*	6				1	3	2															3	0,500
103	Eenmalig	RUURD	SJOERDS	*	1		1																			1	1,000
104	Regelmatig	SIEBE	ANNES	*	15														3	1	3	2	4	2		6	0,400
105	Specialist	SIEBOUT	PIETERS	*	33	4	2	4	5	5	4	4			2	3										11	0,333
106	Regelmatig	SIEBOUT	PIETERS	BOER	11					2	1				1	3	4									8	0,727
107	Regelmatig	SIEBREN	*	JONGMAN	7							4	1	2												3	0,429
108	Specialist	SIEBREN	KORNELIS	*	11			3	4	4																3	0,273
109	Regelmatig	SIEMEN	GERRITS	*	4			2		2																3	0,750
110	Sporadisch	SIERD	JANS	*	2													1			1					4	2,000
111	Eenmalig	SIETSE	BINNERTS	*	1							1														1	1,000
112	Eenmalig	SIETSE	KLASES	*	1																	1				1	1,000
113	Regelmatig	SIETSE	KOENRAADS	*	18												2	1	4	3	2	2	1	1	2	9	0,500
114	Eenmalig	SIETSE	KORNELIS	*	1															1						1	1,000
115	Sporadisch	SIETSE	PIERS	*	2																1			1		4	2,000
116	Eenmalig	SIETSE	TEUNIS	*	1																			1		1	1,000
117	Regelmatig	SIETSE	TJEERDS	*	9																1	4	2	1	1	5	0,556
118	Specialist	SIKKE	*	SLEESWIJK	48	4	2		1	3		3	3	4	4	4	2	2	3	4	3	4	2			18	0,375
119	Regelmatig	SIPKE	JELLES	*	2																		2			1	0,500
120	Regelmatig	SIPKE	SIPKES	*	2																	1	1			2	1,000
121	Regelmatig	SIPKE	WIEBES	*	4																	2			2	4	1,000
122	Eenmalig	SJUK	PIETERS	*	1											1										1	1,000
123	Eenmalig	TEEKE	ROMKES	*	1																				1	1	1,000
124	Eenmalig	TEUNIS	EGBERTS	*	1							1														1	1,000
125	Regelmatig	TEUNIS	PIETERS	ZWARTS	14		4		2										2		2	4				16	1,143
126	Regelmatig	TIJS	BASTIAANS	*	2																		2			1	0,500
127	Eenmalig	TIJS	SJOERDS	*	1							1														1	1,000
128	Regelmatig	TJALLING	FEIKES	*	5												1		2	2						4	0,800
129	Regelmatig	TJALLING	HARINGS	*	2			1	1																	2	1,000
130	Regelmatig	TJEERD	JANS	*	18													3	5	3	1	2	2		2	8	0,444
131	Specialist	TJERK	THOMAS	*	36							2	3	4	2	2	6	3	4	2	2	2		2	2	14	0,389
132	Regelmatig	ULBE	ANNES	*	38	3	2	2			4	4	2	2	4	4	4		3	2	2					16	0,421
133	Regelmatig	WALLE	HOLLES	*	25	2							2	2	2	6	2		2	1		2	2	2		19	0,760
134	Regelmatig	WIEBE	IEPES	*	14	4	3	1	1			2				3										11	0,786
135	Eenmalig	WIEBREN	JOCHEMS	*	1													1								1	1,000
136	Eenmalig	WIEBREN	JORIS	*	1		1																			1	1,000
137	Regelmatig	WIEBREN	SJOERDS	*	24	1	2	2	2	1					2	3				2	1		3	2	3	20	0,833
138	Regelmatig	WILLEM	LUCAS	*	22			1		1	1		2		2	4	2	5		4						13	0,591
139	Eenmalig	WOPKE	JOUKES	*	1	1																				1	1,000
140	Regelmatig	WOUTER	MARTENS	*	2			2																		1	0,500

1791-1810

BM	BM*0,5	BM*1,5
0,894	0,447	1,340

Nr.	Classificatie	VN_2	PAT_2	AN_2	DV	1791	1792	1793	1794	1795	1796	1797	1798	1799	1800	1801	1802	1803	1804	1805	1806	1807	1808	1809	1810	TF	PDR
1	Specialist	AGE	EVERTS	*	10		4	4	2																	3	0,300
2	Regelmatig	ALBERT	*	WAGENAAR	3												2	1								2	0,667
3	Specialist	ALBERT	JAKOBS	ZWERVER	12	4	4	4																		3	0,250
4	Specialist	ALBERT	JOCHEMS	*	12	2	4	4	2																	4	0,333
5	Sporadisch	ANNE	JOUKES	*	5	1	2										2									12	2,400
6	Specialist	ANNE	KLASES	PLATTE	4												4									1	0,250
7	Sporadisch	AUKE	OBBES	*	4		2										2									11	2,750
8	Regelmatig	BENJAMIN	PIETERS	JONGE	3												2	1								2	0,667
9	Eenmalig	DANIEL	HASSLER	*	1				1																	1	1,000
10	Eenmalig	EGBERT	E.	HAAS	1				1																	1	1,000
11	Specialist	EISE	IEGES	*	9	4	3	2																		3	0,333
12	Regelmatig	ENNE	HETTES	*	2												2									1	0,500
13	Regelmatig	FREERK	*	WITTEVEEN	7	1	5		1																	4	0,571
14	Regelmatig	FREERK	JAKOBS	*	2	2																				1	0,500
15	Regelmatig	GERBEN	ABELS	*	10		6	1									2	1								12	1,200
16	Regelmatig	HAANTJE	OENES	*	3	1	2																			2	0,667
17	Specialist	HAIE	JOHANNES	KRAMER	8	2	4	2																		3	0,375
18	Sporadisch	HARMEN	*	VALKEMA	7			3	1								2	1								11	1,571
19	Regelmatig	HARMEN	MICHIELS	*	12	2	2	4	2								2									12	1,000
20	Specialist	HARMEN	SIEGERS	PRINS	5	1	4																			2	0,400
21	Regelmatig	HEIN	BERENDS	*	7	2	4		1																	4	0,571
22	Regelmatig	HENDRIK	*	BUISING	6		5	1																		3	0,500
23	Regelmatig	HENDRIK	JANS	*	2		2																			1	0,500
24	Regelmatig	HOMME	DOUWES	*	3	1			2																	4	1,333
25	Regelmatig	HOMME	JAKOBS	DIJK	4	2	2																			2	0,500
26	Eenmalig	IEGE	EDGERS	*	1		1																			1	1,000
27	Specialist	IENSE	FEIKES	*	8	2	2	4																		3	0,375
28	Regelmatig	JAKOB	*	ZWERVER	4		1	2	1																	3	0,750
29	Eenmalig	JAKOB	HOMMES	*	1	1																				1	1,000
30	Regelmatig	JAN	*	VALKEMA	2		2																			1	0,500
31	Regelmatig	JAN	BROERS	*	2		2																			1	0,500
32	Regelmatig	JAN	GABRIELS	WITTEVEEN	2	2																				1	0,500
33	Regelmatig	JAN	H.	BOEKES	2												2									1	0,500
34	Eenmalig	JAN	HARMENS	MULDER	1			1																		1	1,000
35	Sporadisch	JAN	HARMENS	WITTEVEEN	7	1		2	2								2									12	1,714
36	Sporadisch	JAN	JANS	MUIZENBROEK	5		4											1								12	2,400
37	Regelmatig	JAN	LUITJENS	*	2				2																	1	0,500
38	Eenmalig	JAN	PIETERS	BUWALDA	1		1																			1	1,000
39	Regelmatig	JAN	RIPPEN	*	2			1	1																	2	1,000
40	Regelmatig	JAN	ROELOFS	BOER	3	1	2																			2	0,667
41	Sporadisch	JAN	ROELOFS	WIJK	8		2	2	2								1	1								12	1,500
42	Regelmatig	JENNE	PIETERS	*	4	2	2																			2	0,500
43	Specialist	JOHANNES	*	KRAMER	14	4	2	4	4																	4	0,286
44	Specialist	JOHANNES	ANNES	KALFF	3	3																				1	0,333
45	Sporadisch	JOHANNES	TAMMES	*	4				1								3									9	2,250
46	Sporadisch	KLAAS	JAKOBS	VRIES	5		2	2									1									11	2,200
47	Specialist	LUITJEN	SIEBES	*	7	3	2	2																		3	0,429
48	Eenmalig	MEINT	WIEBES	PECKEMA	1		1																			1	1,000
49	Specialist	PIETER	PIETERS	FELTES	4		4																			1	0,250
50	Regelmatig	REINER	MICHIELS	*	4	2	2																			2	0,500
51	Sporadisch	REMMERT	*	VALKEMA	4		3											1								12	3,000
52	Specialist	ROMMERT	OENES	*	7		6		1																	3	0,429
53	Eenmalig	SIEBE	BRONS	*	1	1																				1	1,000
54	Sporadisch	SIETSE	FLICKES	*	7		1	4									2									11	1,571
55	Regelmatig	SJOERD	PIETERS	*	5		2	1	2																	3	0,600
56	Regelmatig	SJOUKE	JAKOBS	*	5	2	1		2																	4	0,800
57	Regelmatig	TAMME	WIEBES	BLOOS	7	2	2	1	2																	4	0,571
58	Eenmalig	TJEERD	TEEKES	*	1		1																			1	1,000
59	Specialist	TJERK	THOMAS	*	10	2	4	4																		3	0,300
60	Specialist	WIEBREN	PIETERS	*	6			4	2																	2	0,333
61	Sporadisch	WILLEM	PIEBES	SJOLLEMA	6	2			2								2									12	2,000
62	Regelmatig	WILLEM	STEFFENS	KAT	3	1		2																		3	1,000

Workum

1641-1660

BM	BM*0,5	BM*1,5
0,893	0,446	1,339

Nr.	Classificatie	VN_2	PAT_2	AN_2	DV	1641	1642	1643	1644	1645	1646	1647	1648	1649	1650	1651	1652	1653	1654	1655	1656	1657	1658	1659	1660	TF	PDR
1	Eenmalig	ABE	WINKEL	*	1				1																	1	1,000
2	Specialist	AGE	HIELKES	*	13						2	2	2	2	2	3										6	0,462
3	Eenmalig	AGE	JANS	*	1										1											1	1,000
4	Regelmatig	AGE	SJUKS	*	2										2											1	0,500
5	Eenmalig	ALBERT	SIEBOUTS	*	1									1												1	1,000
6	Eenmalig	ALBERT	TJALLINGS	*	1										1											1	1,000
7	Specialist	ALLE	SCHELTES	*	23		3	4	4		4	2	4	2												8	0,348

8	Eenmalig	**ANDRIES**	**ALKES**	*	1						1															1	1,000
9	Eenmalig	**ANNE**	**FEIKES**	*	1															1						1	1,000
10	Regelmatig	**ANNE**	**HUIGS**	*	15						2	1			2	2	3	1		3		1				12	0,800
11	Sporadisch	**ANSKE**	**HAANTJES**	*	5						2			1	1				1							9	1,800
12	Eenmalig	**ANSKE**	**WIEBRENS**	*	1		1																			1	1,000
13	Eenmalig	**ATSE**	**JELLES**	*	1										1											1	1,000
14	Eenmalig	**AUKE**	**EVERTS**	*	1				1																	1	1,000
15	Sporadisch	**AUKE**	**HINNES**	*	3				2					1												6	2,000
16	Eenmalig	**AUKE**	**KORNELIS**	*	1				1																	1	1,000
17	Eenmalig	**BARTELD**	**SIEBES**	*	1										1											1	1,000
18	Regelmatig	**BAUKE**	**JELMERS**	*	4														2		2					3	0,750
19	Regelmatig	**BOIEN**	**OTTES**	*	3																		1		2	3	1,000
20	Regelmatig	**BOTE**	**TJALLINGS**	*	13								2		2	3	4		2							7	0,538
21	Regelmatig	**DIRK**	**HAAS**	*	2									2												1	0,500
22	Eenmalig	**DIRK**	**KLASES**	*	1																				1	1	1,000
23	Regelmatig	**DIRK**	**KOENES**	*	21				2				2	4	6	4			2						1	17	0,810
24	Regelmatig	**DOUWE**	**HAANTJES**	*	11									3		4	2			2						7	0,636
25	Regelmatig	**DOUWE**	**HINNES**	*	2						1	1														2	1,000
26	Regelmatig	**DOUWE**	**SIEBRENS**	*	4											2			2							4	1,000
27	Eenmalig	**DOUWE**	**TJALLINGS**	*	1											1										1	1,000
28	Regelmatig	**EELKE**	**SIPKES**	*	3						2			1												4	1,333
29	Eenmalig	**EESGE**	**WIEBRENS**	*	1			1																		1	1,000
30	Eenmalig	**FEIKE**	**JAKOBS**	*	1			1																		1	1,000
31	Eenmalig	**FOEKE**	**GERRITS**	*	1								1													1	1,000
32	Eenmalig	**FOPPE**	**KLASES**	*	1		1																			1	1,000
33	Specialist	**GERRIT**	**JANS**	**KUIPER**	3			3																		1	0,333
34	Sporadisch	**HANS**	**ANNES**	*	2						1				1											5	2,500
35	Regelmatig	**HEERKE**	**SIKKES**	*	2			2																		1	0,500
36	Specialist	**HENDRIK**	**JOUKES**	*	8			4	3	1																3	0,375
37	Regelmatig	**HENDRIK**	**TJALLINGS**	*	2																				2	1	0,500
38	Regelmatig	**HESSEL**	**SIEBES**	*	2							1	1													2	1,000
39	Regelmatig	**HESSEL**	**TJALLINGS**	*	28				2		3	3	1	5	1	2	2	2		2	3	2				14	0,500
40	Eenmalig	**HIDDE**	**FOPPES**	*	1			1																		1	1,000
41	Regelmatig	**HIDDE**	**TJALLINGS**	*	7															2	2	2	1			4	0,571
42	Eenmalig	**HIELKE**	**EELKES**	*	1						1															1	1,000
43	Eenmalig	**IDS**	**IDSES**	*	1								1													1	1,000
44	Regelmatig	**IEDE**	**WOPKES**	*	2				2																	1	0,500
45	Specialist	**JAKOB**	**REINERS**	*	28										4	2			3	6	6	4			3	11	0,393
46	Eenmalig	**JAN**	**ANSKES**	*	1																		1			1	1,000
47	Regelmatig	**JAN**	**HANSES**	*	2								1	1												2	1,000
48	Eenmalig	**JELLE**	**JARICHS**	*	1																				1	1	1,000
49	Eenmalig	**JELTE**	**FROUKES**	*	1							1														1	1,000
50	Eenmalig	**JETSE**	**JELLES**	*	1										1											1	1,000
51	Regelmatig	**JOHANNES**	**ALKES**	*	13	4		2	2		1				2			1				1				17	1,308
52	Regelmatig	**JOHANNES**	**IJSBRANDS**	*	2	2																				1	0,500
53	Regelmatig	**JURJEN**	**REINERS**	*	2							2														1	0,500
54	Specialist	**KLAAS**	**KLASES**	**JONGE**	25		4	4	2	2	2	2	2	2	1	3	1									11	0,440
55	Eenmalig	**KORNELIS**	**KLASES**	**SJOERDS**	1						1															1	1,000
56	Regelmatig	**KORNELIS**	**SCHELTES**	*	2														2							1	0,500
57	Eenmalig	**KRIJN**	**ALBERTS**	*	1									1												1	1,000
58	Eenmalig	**LOLKE**	**AGES**	*	1																	1				1	1,000
59	Eenmalig	**MARTEN**	**MEINES**	*	1				1																	1	1,000
60	Regelmatig	**MARTEN**	**SJOERDS**	*	7				2			1	2	2												6	0,857
61	Eenmalig	**MEINERT**	**IDSES**	*	1																1					1	1,000
62	Specialist	**PIETER**	**ANNES**	*	9									4	5											2	0,222
63	Specialist	**PIETER**	**IDSES**	*	20						1	2	5	6	6											5	0,250
64	Eenmalig	**PIETER**	**SUND [??]**	*	1											1										1	1,000
65	Eenmalig	**PIETER**	**TEUNIS**	*	1						1															1	1,000
66	Regelmatig	**PIETER**	**WIEGERS**	*	19			2	2		2		1	4	4	2	2									10	0,526
67	Eenmalig	**REIER**	**EELKES**	*	1															1						1	1,000
68	Specialist	**REINER**	**ALBERTS**	*	65	1	5	6	4		5	4	8	7	9	8	5	1	2							14	0,215
69	Regelmatig	**SEEKELE**	**JAKOBS**	*	4								1	1	2											3	0,750
70	Sporadisch	**SEERP**	**PIETERS**	*	4															2	1				1	6	1,500
71	Regelmatig	**SIBBELE**	**JANS**	*	2	2																				1	0,500
72	Eenmalig	**TEEDE**	**IETSENS**	*	1				1																	1	1,000
73	Regelmatig	**TEEKE**	**JANS**	*	8			2						2	3		1									10	1,250
74	Eenmalig	**TEEKE**	**WIEBRENS**	*	1															1						1	1,000
75	Eenmalig	**TIEMEN**	**HIDDES**	*	1									1												1	1,000
76	Regelmatig	**TIEMEN**	**REINERS**	*	9						2	2	2						2		1					11	1,222
77	Eenmalig	**TJEERD**	**PIETERS**	*	1															1						1	1,000
78	Eenmalig	**TJERNE**	**IENSES**	*	1									1												1	1,000
79	Eenmalig	**WARNER**	**IDSES**	*	1																1					1	1,000
80	Eenmalig	**WIEBREN**	**OKKES**	*	1	1																				1	1,000
81	Regelmatig	**WIENSEN**	**PIETERS**	*	7	2	1	1				1		2												9	1,286
82	Eenmalig	**WILKE**	**HAANTJES**	*	1				1																	1	1,000
83	Eenmalig	**WOUTER**	**HOMMES**	*	1				1																	1	1,000
84	Regelmatig	**ZACHARIAS**	**IEBES**	*	2									2												1	0,500

1691-1710

BM	BM*0,5	BM*1,5
0,885	0,443	1,328

Nr.	Classificatie	VN_2	PAT_2	AN_2	DV	1691	1692	1693	1694	1695	1696	1697	1698	1699	1700	1701	1702	1703	1704	1705	1706	1707	1708	1709	1710	TF	PDR
1	Regelmatig	AGE	DOUWES	*	13									2	1	2	4						2		2	12	0,923
2	Regelmatig	AGE	LOLLES	*	7		1		2	2	2															5	0,714
3	Regelmatig	ALBERT	LOLLES	*	13	1	1	3	2	2			3	1												9	0,692
4	Eenmalig	ALKE	PIETERS	*	1									1												1	1,000
5	Regelmatig	ANDRIES	PIEBES	*	2										2											1	0,500
6	Eenmalig	AUKE	KLISSEN	*	1									1												1	1,000
7	Specialist	AUKE	PIETERS	*	14					2		1	6	3	2											6	0,429
8	Eenmalig	AUKE	STENNEN	*	1									1												1	1,000
9	Eenmalig	BAUKE	ROOD [??]	*	1							1														1	1,000
10	Specialist	BOUWE	HAIES	*	5							1	4													2	0,400
11	Regelmatig	DIRK	GOOITSENS	*	4				2	2																2	0,500
12	Sporadisch	DOOITSE	ANDRIES	*	6								2	1	2					1						8	1,333
13	Sporadisch	DOUWE	BERENDS	SCHOL	3								1			2										4	1,333
14	Eenmalig	DOUWE	HIDDES	*	1																	1				1	1,000
15	Regelmatig	DOUWE	SIBBELES	BANTSTOK	22		2	2	2	2	2	2	4	1	2							1	2			17	0,773
16	Sporadisch	DOUWE	SIPKES	*	7								2			4						1				10	1,429
17	Specialist	EELKE	ARENDS	*	14						2	1	6	4	1											5	0,357
18	Regelmatig	EILERT	ABES	*	7		1						2	2	2											9	1,286
19	Specialist	ENGEL	ENNES	*	12					1	1	2	4	4												5	0,417
20	Eenmalig	FERDINAND	*	SLEEVOOGHT [??]	1	1																				1	1,000
21	Regelmatig	GERRIT	ENNES	*	6												2		2	2						4	0,667
22	Eenmalig	HARMEN	AGES	*	1			1																		1	1,000
23	Eenmalig	HENDRIK	*	BROUWER	1					1																1	1,000
24	Regelmatig	HENDRIK	KORNELIS	*	7						2			1	2			2								8	1,143
25	Eenmalig	HIDDE	HIDDES	*	1									1												1	1,000
26	Sporadisch	IGLE	MELIS	*	4			3								1										9	2,250
27	Regelmatig	JAKOB	PIETERS	*	2					2																1	0,500
28	Specialist	JAKOB	TJEBBES	*	25				2	2		2	5	3	6	3	2									9	0,360
29	Regelmatig	JAN	BOTES	*	21			2		2	1	2	2	2			2	2	2	2	2					14	0,667
30	Eenmalig	JAN	FERDINANDS	*	1	1																				1	1,000
31	Regelmatig	JAN	HARMENS	*	15		1	1			2		6	3	1	1										10	0,667
32	Regelmatig	JAN	HENDRIKS	BROUWER	8			2	2	1	2	1														5	0,625
33	Regelmatig	JAN	HESSELS	*	12			3	2	2		2	3													6	0,500
34	Regelmatig	JAN	JANS	KUIKEN	2												2									1	0,500
35	Regelmatig	JAN	KLASES	*	2								2													1	0,500
36	Eenmalig	JELLE	EMILIUS	*	1			1																		1	1,000
37	Regelmatig	JELLE	FEDDES	*	2											2										1	0,500
38	Eenmalig	JOCHEM	*	REDER	1												1									1	1,000
39	Regelmatig	JOHANNES	ENNES	*	7				2	1			2			2										8	1,143
40	Eenmalig	JOSEF	SIEBES	ZEEMAN	1																			1		1	1,000
41	Eenmalig	JOUKE	OKKES	*	1																			1		1	1,000
42	Specialist	JOUKE	SIERKS	*	18							2	5	5	2	4										5	0,278
43	Eenmalig	JURJEN	ANDRIES	*	1	1																				1	1,000
44	Regelmatig	JURJEN	EEDES	*	3	1	2																			2	0,667
45	Regelmatig	KLAAS	ALBERTS	*	13						2		2	2					2	2	2				1	15	1,154
46	Eenmalig	LIEUWE	ANNES	*	1										1											1	1,000
47	Regelmatig	LIEUWE	JELLES	*	3			2	1																	2	0,667
48	Regelmatig	MARTEN	ARJENS	*	12			1	1	2			4	4												7	0,583
49	Eenmalig	MEEUWIS	JAKOBS	*	1												1									1	1,000
50	Regelmatig	MINNE	OKKES	*	2									2												1	0,500
51	Regelmatig	PIEBE	LAARS	*	10		2	3	1	2			2													7	0,700
52	Regelmatig	PIETER	ARENDS	*	10	2	1	2	3	2																5	0,500
53	Sporadisch	PIETER	DIRKS	*	2			1		1																3	1,500
54	Regelmatig	PIETER	DOUWES	*	11		1			2		2	3	1			2									11	1,000
55	Eenmalig	PIETER	WIEBES	*	1																			1		1	1,000
56	Sporadisch	REIN	BAUKES	*	9	2									1	2	4									12	1,333
57	Regelmatig	REINER	FEITSES	*	8					1	1	1		1	2	1		1								9	1,125
58	Sporadisch	REINER	TIETES	*	3									1		1	1									4	1,333
59	Regelmatig	RIENK	ATES	*	14		2	2		2	1	1		6												8	0,571
60	Regelmatig	RIENK	KLASES	*	18							1	2	4		2		1	2	2	2		2			12	0,667
61	Regelmatig	RUURD	DOUWES	*	2	2																				1	0,500
62	Regelmatig	SIEBREN	HERES	*	6				3		1		2													5	0,833
63	Regelmatig	SIEMEN	OLFERTS	*	2														2							1	0,500
64	Sporadisch	SIKKE	DOUWES	*	7		1		2	2										2						14	2,000
65	Regelmatig	SIPKE	HATTES	*	7					3			2	2												5	0,714
66	Eenmalig	SIPKE	IDSES	*	1								1													1	1,000
67	Regelmatig	TEEKE	HAITES	*	2												2									1	0,500
68	Regelmatig	TJEERD	OEDES	*	3					1		2														3	1,000
69	Regelmatig	WATSE	JOHANNES	*	6							2		2	2											4	0,667
70	Regelmatig	WIEBE	ARENDS	*	9				3	2	1	1	2													5	0,556
71	Sporadisch	WIEBE	DOUWES	*	3										1	1									1	11	3,667
72	Regelmatig	WIEBREN	OLFERTS	*	2										2											1	0,500
73	Regelmatig	WOPKE	WIEBES	*	2								2													1	0,500

1741-1760

BM	BM*0,5	BM*1,5
0,870	0,435	1,305

Nr.	Classificatie	VN_2	PAT_2	AN_2	DV	1741	1742	1743	1744	1745	1746	1747	1748	1749	1750	1751	1752	1753	1754	1755	1756	1757	1758	1759	1760	TF	PDR
1	Sporadisch	ALLERT	JAKOBS	*	6	2	2	1							1											10	1,667
2	Eenmalig	ANNE	TJEERDS	*	1														1							1	1,000
3	Eenmalig	AREND	MEIERTS	*	1																				1	1	1,000
4	Specialist	ARJEN	TJERKS	*	16												4	5	3	4						4	0,250
5	Regelmatig	ARNOLDUS	*	BANNING	18											2	2	3		2	1	4	2	1	1	10	0,556
6	Eenmalig	ARNOLDUS	NANNES	*	1														1							1	1,000
7	Eenmalig	AUKE	SCHELTES	*	1																				1	1	1,000
8	Regelmatig	AUKE	WIEBES	*	6																		2	2	2	3	0,500
9	Regelmatig	BAUKE	FREERKS	JAGER	2																				2	1	0,500
10	Eenmalig	BEREND	PIETERS	*	1											1										1	1,000
11	Regelmatig	BEREND	STEFFENS	*	7														3		2				2	7	1,000
12	Eenmalig	DIRK	*	KARPER	1															1						1	1,000
13	Specialist	DIRK	ALBERTS	*	23									1	3	2	4	2	3	4		2	2			10	0,435
14	Sporadisch	DIRK	GERKES	*	6							1							3	2						9	1,500
15	Sporadisch	DIRK	LASES	*	2												1			1						4	2,000
16	Sporadisch	DIRK	PIETERS	FLAPPER	3															1	1				1	6	2,000
17	Specialist	DIRK	TEEKES	BOER	13										1	4	4	2	2							5	0,385
18	Eenmalig	DIRK	WIETSES	BULL	1													1								1	1,000
19	Regelmatig	DOEDE	ROELOFS	*	3	2	1																			2	0,667
20	Sporadisch	DOUWE	ALBERTS	*	2								1						1							7	3,500
21	Specialist	DOUWE	DOUWES	*	7										6	1										2	0,286
22	Regelmatig	DOUWE	HENDRIKS	*	14										2	2	3	2	3	1	1					7	0,500
23	Eenmalig	DOUWE	JANS	*	1	1																				1	1,000
24	Regelmatig	DOUWE	KLASES	*	30	2	4	2	4						2	5	2	3	2	3	1					16	0,533
25	Regelmatig	DOUWE	KLASES	BOER	11											2	1	2				2	4			8	0,727
26	Eenmalig	DOUWE	TEEKES	BOER	1					1																1	1,000
27	Eenmalig	EEDE	DIRKS	*	1										1											1	1,000
28	Regelmatig	EISE	KLASES	*	2														2							1	0,500
29	Eenmalig	ERRIT	TABES	*	1			1																		1	1,000
30	Eenmalig	FEDDE	MOSES	*	1															1						1	1,000
31	Eenmalig	FOKKE	SJOERDS	*	1										1											1	1,000
32	Regelmatig	FOKKE	TJEERDS	*	2					1	1															2	1,000
33	Eenmalig	FOPPE	JANS	*	1													1								1	1,000
34	Eenmalig	FREERK	BAUKES	*	1																1					1	1,000
35	Eenmalig	GABE	MEINERTS	*	1												1									1	1,000
36	Regelmatig	GEELE	FOKKES	*	5																		1	3	1	3	0,600
37	Regelmatig	GERBEN	ANNES	*	2			1	1																	2	1,000
38	Regelmatig	GERBEN	JANS	*	3			2	1																	2	0,667
39	Regelmatig	GERBEN	PIETERS	BLIJ	37		6	3	1			2			4	2	3	3	4	2	1	1	2	1	2	19	0,514
40	Eenmalig	GERRIT	HARMENS	BOTERKOPER	1																				1	1	1,000
41	Regelmatig	GERRIT	HENDRIKS	*	25								1	4	3		1	4	4		4	2		2		12	0,480
42	Regelmatig	GERRIT	JANS	*	6	1	2		1		2															6	1,000
43	Regelmatig	GERRIT	KORNELIS	BOER	2																				2	1	0,500
44	Sporadisch	GERRIT	ROELOFS	VISSER	3				2			1														4	1,333
45	Eenmalig	GIJSBERT	MINSES	*	1																		1			1	1,000
46	Eenmalig	HAIE	BAUKES	*	1	1																				1	1,000
47	Eenmalig	HANS	CHRISTIAANS	JAKOBS	1																	1				1	1,000
48	Specialist	HARKE	BERNARDUS	*	4									4												1	0,250
49	Eenmalig	HART	PIETERS	*	1			1																		1	1,000
50	Eenmalig	HENDRIK	*	STOKVIS	1					1																1	1,000
51	Eenmalig	HENDRIK	HESSELS	*	1											1										1	1,000
52	Eenmalig	HENDRIK	ROELOFS	*	1							1														1	1,000
53	Regelmatig	HENDRIK	STOFFELS	*	21					1	2		2	2	1		4	1	1	1	2	2	1	1		15	0,714
54	Regelmatig	HENDRIK	WILLEMS	*	2																2					1	0,500
55	Sporadisch	HEPKE	LASES	*	2																	1		1		3	1,500
56	Specialist	HERE	HILLES	SLOEP	35						4	2	2	5	6	4		2	1	4	2	2	1			13	0,371
57	Regelmatig	HIDDE	ANDRIES	*	8												1			1	2		3	1		8	1,000
58	Sporadisch	HIELKE	ANNES	*	3					2								1								9	3,000
59	Regelmatig	HILLE	HERES	SLOEP	3												2		1							3	1,000
60	Eenmalig	HILLE	SIKKES	*	1		1																			1	1,000
61	Eenmalig	HOITE	SIEBRENS	*	1																				1	1	1,000
62	Regelmatig	IDS	PIERS	*	11								4	1			3	1	2							7	0,636
63	Sporadisch	IEBE	DOUWES	*	10	1		1			1		1		2			2	1	1						15	1,500
64	Specialist	IEBE	MEINTES	*	7																		3		4	3	0,429
65	Regelmatig	IEBELE	KLASES	*	8											1	2	1	4							4	0,500
66	Eenmalig	IEPE	THOMAS	*	1					1																1	1,000
67	Regelmatig	IJSBRAND	PIETERS	*	4								2				2									5	1,250
68	Eenmalig	JAKLE	PIERS	*	1											1										1	1,000
69	Eenmalig	JAKOB	JANS	*	1													1								1	1,000
70	Regelmatig	JAKOB	MARTENS	*	9													2	2	2	2				1	8	0,889
71	Regelmatig	JAKOB	RUURDS	*	4				2		2															3	0,750
72	Specialist	JAKOB	WIEPKES	SCHOTSMAN	29					2	3	4	2	6	6	6										7	0,241
73	Eenmalig	JAN	*	BAKKER	1						1															1	1,000
74	Eenmalig	JAN	*	GRINDET [??]	1															1						1	1,000
75	Eenmalig	JAN	ANNES	KUIPER	1										1											1	1,000
76	Regelmatig	JAN	ARJENS	KOK	2				1	1																2	1,000
77	Regelmatig	JAN	EGBERTS	*	19	1					2	3	2	2		5	3	1								13	0,684
78	Regelmatig	JAN	ELTES	SNIP	2																			2		1	0,500

79	Regelmatig	JAN	HENDRIKS	*	2					2																1	0,500
80	Eenmalig	JAN	HESSELS	*	1												1									1	1,000
81	Regelmatig	JAN	HIDDES	BOKKES	20											4	1	4	3		2	2	2	2		9	0,450
82	Specialist	JAN	JANS	SMIT	5						1	4														2	0,400
83	Eenmalig	JAN	KLASES	NAP	1								1													1	1,000
84	Regelmatig	JAN	PIEKES	*	15												3		1	2	4		2		3	9	0,600
85	Regelmatig	JAN	PIETERS	*	5													3		2						3	0,600
86	Eenmalig	JAN	SIKKES	*	1																				1	1	1,000
87	Eenmalig	JAN	TIJSES	*	1			1																		1	1,000
88	Regelmatig	JAN	WALLES	*	38	3			2	2		3		1	5	4	3	3	3	3	2	4				17	0,447
89	Regelmatig	JARICH	ANDRIES	*	27			4		1	2	2	1	2	2	4		1	2	4	2					14	0,519
90	Sporadisch	JARICH	JANS	*	2								1			1										4	2,000
91	Eenmalig	JELSE	PIERS	*	1											1										1	1,000
92	Eenmalig	JENTJE	JANS	*	1															1						1	1,000
93	Regelmatig	JETSE	DIRKS	MOLENAAR	2						2															1	0,500
94	Sporadisch	JETSE	PIETERS	*	3									1		1	1									4	1,333
95	Regelmatig	JOHANNES	FEIKES	*	2												2									1	0,500
96	Regelmatig	JOHANNES	MUNKERUS	*	2																		2			1	0,500
97	Eenmalig	JOHANNES	PIETERS	*	1																				1	1	1,000
98	Specialist	JORIS	KLASES	HAAN	50	1	3	4	3	2	4	3	2		3	3	1	4	3		2	2	4	3	3	20	0,400
99	Eenmalig	JOSEF	PIERS	*	1													1								1	1,000
100	Eenmalig	JURJEN	REINERS	*	1														1							1	1,000
101	Eenmalig	KARST	*	MEIERTS	1												1									1	1,000
102	Sporadisch	KLAAS	*	TOOLEN	4				1					2	1											7	1,750
103	Eenmalig	KLAAS	FREERKS	*	1											1										1	1,000
104	Specialist	KLAAS	PIERS	BOKKES	28								1	6		4	3	4	1	2	2	1	2	2		12	0,429
105	Eenmalig	KORNELIS	ENGELS	*	1												1									1	1,000
106	Eenmalig	LAMMERT	WOPKES	*	1														1							1	1,000
107	Regelmatig	LIEUWE	HESSELS	*	12	2		1	2	1	2			2					1	1						15	1,250
108	Eenmalig	LOLKE	ELINGS	*	1							1														1	1,000
109	Eenmalig	LUBBERT	ENNES	VELDKAMP	1												1									1	1,000
110	Eenmalig	LUBBERT	KORNELIS	*	1					1																1	1,000
111	Sporadisch	MARTEN	*	SLEESWIJK	3	1	1						1													8	2,667
112	Specialist	MARTEN	JOHANNES	BAKKER	24					1	3	3	2	3	3	3	2	1	3							10	0,417
113	Regelmatig	MARTEN	WIJNANDS	*	2						1	1														2	1,000
114	Eenmalig	MELCHERT	JANS	*	1																				1	1	1,000
115	Regelmatig	MELIS	ATES	REINSMA	15	3	4	4			2	2														7	0,467
116	Regelmatig	NANNE	ANNES	*	3							1	2													2	0,667
117	Specialist	OEGE	ALLES	KROONTJE	8											2	2	4								3	0,375
118	Eenmalig	OLE	KLASES	*	1													1								1	1,000
119	Regelmatig	OLFERT	TEEKES	*	2							1	1													2	1,000
120	Specialist	PIER	HESSELS	*	3															3						1	0,333
121	Regelmatig	PIER	PIERS	*	30		1	1		2	1		1			2	6	3	1	4	3	3	2			17	0,567
122	Eenmalig	PIETER	AUKES	VRIES	1										1											1	1,000
123	Specialist	PIETER	DIRKS	FLAPPER	25											2	3	2	4	4	3	2		4	1	10	0,400
124	Specialist	PIETER	DOUWES	ROOD	5		1	4																		2	0,400
125	Eenmalig	PIETER	FREERKS	BLEKER	1												1									1	1,000
126	Regelmatig	PIETER	JANS	BOKKES	8												2				2		4			7	0,875
127	Regelmatig	PIETER	KORNELIS	*	18					3		2		6	1	2		2	2							10	0,556
128	Eenmalig	PIETER	SIEMENS	*	1																	1				1	1,000
129	Eenmalig	PIETER	TUIK	*	1													1								1	1,000
130	Specialist	REIER	DIRKS	FLAPPER	34									1		4	6	4	4	4	4	4	2		1	12	0,353
131	Specialist	RIENK	*	SLEESWIJK	56	6	4	3	2		1	2	3	2	6		3	5	5	3	4	4		2	1	20	0,357
132	Sporadisch	RIENK	ALEFS	*	2										2											3	1,500
133	Regelmatig	RIENK	DOUWES	*	8													2	1	1		2	2			6	0,750
134	Regelmatig	ROBIJN	KLASES	*	33		1						1	2		4	4	2	4	2	1		4	4	4	19	0,576
135	Regelmatig	ROELOF	DOEDES	KLUWER	12									2	3	1		1	1			2	1	1		11	0,917
136	Eenmalig	ROELOF	FREERKS	BLAUW	1	1																				1	1,000
137	Eenmalig	ROELOF	ROELOFS	*	1																1					1	1,000
138	Sporadisch	ROMKE	JANS	*	3											1	1		1							4	1,333
139	Eenmalig	RUURD	RUURDS	*	1										1											1	1,000
140	Regelmatig	SCHELTE	DOUWES	*	2																		2			1	0,500
141	Regelmatig	SEERP	MUNKERUS	*	3																			2	1	2	0,667
142	Regelmatig	SIBBELE	EEUWES	*	4									1	2	1										3	0,750
143	Regelmatig	SIEBE	KLASES	*	3																		2	1		2	0,667
144	Regelmatig	SIEBOUT	JELMERS	*	11															4	2		2	1	2	6	0,545
145	Regelmatig	SIEBOUT	KLASES	*	2	2																				1	0,500
146	Specialist	SIEBREN	FOKKES	*	3											3										1	0,333
147	Regelmatig	SIEBREN	PIETERS	*	12														1	4	1	2	1	1	2	7	0,583
148	Eenmalig	SIERK	*	SLOT	1											1										1	1,000
149	Specialist	SIETSE	ALLERTS	*	14							2	2	1	6	3										5	0,357
150	Specialist	SIKKE	JELLES	SLEESWIJK	43	2	4	4	5		4	4	2	5	6	6	1									12	0,279
151	Specialist	SIKKE	JETSES	*	42								2		3	6	4	5	4	4	2	4	2	4	2	13	0,310
152	Eenmalig	SIKKE	TEEKES	*	1														1							1	1,000
153	Regelmatig	SIPKE	DOUWES	*	28		2	2		1	3					4	1	2	4	3		2	2	2		18	0,643
154	Regelmatig	SIPKE	KLASES	*	3										2		1									3	1,000
155	Regelmatig	SIPKE	WOPKES	*	11		1	2	2	2	2		2													7	0,636
156	Regelmatig	SJOERD	GERBENS	*	6																		2	2	2	3	0,500
157	Eenmalig	SJOERD	HESSELS	*	1																	1				1	1,000
158	Regelmatig	SJOERD	JAKOBS	*	20	1		2	2		1	4	1	1	1	6	1									12	0,600
159	Sporadisch	SJOUKE	GEERTS	*	2																		1		1	3	1,500
160	Specialist	TABE	DOUWES	ROOS	17		2	4		2	4	2	3													7	0,412
161	Regelmatig	TEEDE	TIEMENS	*	27	1							2	6	6	2	4		2	3		1				17	0,630
162	Eenmalig	TEEKELE	JANS	*	1															1						1	1,000

163	Eenmalig	TEUNIS	HENDRIKS	*	1									1													1	1,000
164	Eenmalig	TEUNIS	KLASES	*	1							1															1	1,000
165	Specialist	THOMAS	DIRKS	*	13												2	3	6	2							4	0,308
166	Eenmalig	TIELE	ELIAS	TIELEMANS	1																				1		1	1,000
167	Regelmatig	TIETE	HOLLES	HANIA	34	2	2	1	3	2				2	5	4	3	4	2	1	3						16	0,471
168	Eenmalig	TIETE	JENTJES	*	1															1							1	1,000
169	Eenmalig	TIETE	PIETERS	*	1																					1	1	1,000
170	Regelmatig	TIJS	GERRITS	*	2																				2		1	0,500
171	Regelmatig	TIJS	PIERS	*	13	2	3		2		4	2															7	0,538
172	Regelmatig	TJALF	ADAMS	*	2														2								1	0,500
173	Eenmalig	TJEERD	BAUKES	*	1														1								1	1,000
174	Regelmatig	TJEPKE	BERNARDUS	*	22							2	2	4	2	2	2	2	3	2		1					11	0,500
175	Regelmatig	TODE	WILLEMS	GROENHOF	2																					2	1	0,500
176	Eenmalig	WATSE	HESSELS	*	1									1													1	1,000
177	Regelmatig	WIEBE	AUKES	*	7	1	2	3			1																6	0,857
178	Specialist	WIEBE	IESKES	*	5										1	4											2	0,400
179	Regelmatig	WIEBE	REMKES	*	3											1	2										2	0,667
180	Regelmatig	WILLEM	EGBERTS	*	6		3	2	1																		3	0,500
181	Sporadisch	WOPKE	JOUKES	*	3	1									2												10	3,333

1791-1810

BM	BM*0,5	BM*1,5
0,760	0,380	1,141

Nr.	Classificatie	VN_2	PAT_2	AN_2	DV	1791	1792	1793	1794	1795	1796	1797	1798	1799	1800	1801	1802	1803	1804	1805	1806	1807	1808	1809	1810	TF	PDR
1	Regelmatig	ALBERT	ARJENS	*	7	4	1		2																	4	0,571
2	Specialist	ANDRIES	ARJENS	STRUIK	7	1	6																			2	0,286
3	Eenmalig	ANSKE	STEFFENS	*	1												1									1	1,000
4	Sporadisch	ARJEN	ALBERTS	*	6				4								2									9	1,500
5	Eenmalig	ATE	JOCHEMS	JOUSTRA	1			1																		1	1,000
6	Regelmatig	ATSE	WILLEMS	*	2		2																			1	0,500
7	Regelmatig	AUKE	WIEBES	*	2	2																				1	0,500
8	Eenmalig	BAARTE	FEDDES	*	1		1																			1	1,000
9	Specialist	DANIEL	SIEMENS	*	8		4	4																		2	0,250
10	Eenmalig	DAVID	HILLES	*	1			1																		1	1,000
11	Regelmatig	DOUWE	JENTJES	*	4	2	2																			2	0,500
12	Regelmatig	DOUWE	LIEUWES	*	3		2	1																		2	0,667
13	Regelmatig	DOUWE	WIEBES	FALKS	10	1	2	1	4								2									12	1,200
14	Eenmalig	EGBERT	ARENDS	*	1		1																			1	1,000
15	Eenmalig	ELIAS	*	TIELEMAN	1	1																				1	1,000
16	Eenmalig	EVERT	PIETERS	*	1		1																			1	1,000
17	Regelmatig	FEDDE	SIEBRENS	*	3		1		2																	3	1,000
18	Regelmatig	FEIKE	HENDRIKS	BOER	3	2	1																			2	0,667
19	Specialist	FOLKERT	HIDDES	MINSES	10	6	2	2																		3	0,300
20	Eenmalig	FOPPE	GERKES	HINGST	1	1																				1	1,000
21	Regelmatig	FRANS	HARMENS	*	2	1	1																			2	1,000
22	Eenmalig	FREERK	*	AARDMAN	1			1																		1	1,000
23	Regelmatig	FREERK	D.	DUBLINGA	2	2																				1	0,500
24	Eenmalig	FREERK	JAKOBS	*	1	1																				1	1,000
25	Eenmalig	GERBEN	*	BAKKER	1	1																				1	1,000
26	Eenmalig	GERLOF	FOPKES	*	1	1																				1	1,000
27	Regelmatig	GERRIT	ROBIJNS	*	2				2																	1	0,500
28	Regelmatig	GERRIT	SIETSES	PANNE	9	4	3										2									12	1,333
29	Regelmatig	GOOITSEN	SJOERDS	ODING	5	2	3																			2	0,400
30	Regelmatig	GOSSE	SJOERDS	*	4	2	2																			2	0,500
31	Eenmalig	HANS	WARNERS	*	1		1																			1	1,000
32	Regelmatig	HARMEN	MEIERTS	*	4												2	2								2	0,500
33	Regelmatig	HARMEN	WIGLES	*	4	2	2																			2	0,500
34	Regelmatig	HENDRIK	KORNELIS	KROL	5		2	2	1																	3	0,600
35	Regelmatig	HERE	SIEMENS	KROON	3	1	2																			2	0,667
36	Regelmatig	IJSBRAND	KLASES	*	5	2	2	1																		3	0,600
37	Eenmalig	J.	ATES	KROONTJE	1			1																		1	1,000
38	Regelmatig	JAKOB	BONNES	JAKOBS	6		2	2	2																	3	0,500
39	Specialist	JAKOB	HIELKES	*	8		3	2	3																	3	0,375
40	Sporadisch	JAN	ARENDS	*	5			2	2								1									10	2,000
41	Regelmatig	JAN	FEDDES	*	6	2	1		3																	4	0,667
42	Eenmalig	JAN	JAKOBS	POLLE	1		1																			1	1,000
43	Regelmatig	JAN	MENS	REMMERTS	8	1	5		2																	4	0,500
44	Specialist	JAN	WARNERS	*	3		3																			1	0,333
45	Eenmalig	JAPHET	FLETCHER	*	1						1															1	1,000
46	Regelmatig	JENTJE	WARNERS	WIND	2		2																			1	0,500
47	Regelmatig	JETSE	WIEBES	*	10	4	4		2																	4	0,400
48	Eenmalig	JURJEN	SCHOL	*	1	1																				1	1,000
49	Eenmalig	KLAAS	PIETERS	*	1	1																				1	1,000
50	Regelmatig	KOERT	BERENDS	*	8		2	2	2								2									11	1,375
51	Eenmalig	LODEWIJK	TH.	SCHENKENBORG	1	1																				1	1,000
52	Eenmalig	MARTEN	*	BORNHOLM	1			1																		1	1,000
53	Regelmatig	MEINE	LUITJENS	*	7	3		2	2																	4	0,571
54	Regelmatig	OEGE	ALLES	KORNELIS	3		2	1																		2	0,667
55	Sporadisch	OLFERT	DOUWES	*	7	4		1	1									1								13	1,857
56	Regelmatig	PIER	HANSES	VISSER	4	2	2																			2	0,500
57	Specialist	PIETER	ALBERTS	BOER	11	4	5		2																	4	0,364
58	Specialist	PIETER	JAKOBS	*	6	2	4																			2	0,333

59	Eenmalig	PIETER	REIERS	FLAPPER	1	1																				1	1,000
60	Regelmatig	PIETER	TOBIAS	*	2	2																				1	0,500
61	Regelmatig	REIN	TJEPKES	MOLENAAR	5	3	2																			2	0,400
62	Regelmatig	REIN	TJERK	OTTEMA	4	2		2																		3	0,750
63	Regelmatig	RIENK	AGES	HARMENS	8	1	3	2	2																	4	0,500
64	Regelmatig	RIENK	KOENRAADS	*	6	2	2		2																	4	0,667
65	Regelmatig	SEERP	*	MUNKERUS [??]	2		2																			1	0,500
66	Regelmatig	SIEBREN	REINS	*	2				2																	1	0,500
67	Eenmalig	SIEDS	JAKOBS	*	1												1									1	1,000
68	Regelmatig	SIEMEN	STOFFELS	*	4		2		2																	3	0,750
69	Eenmalig	STEFFEN	A.	AKKERMAN	1			1																		1	1,000
70	Specialist	TEEKELE	PIERS	VISSER	8	2	4	2																		3	0,375
71	Specialist	TJEERD	HIELKES	BOER	6	2	4																			2	0,333
72	Regelmatig	TJERK	REINS	MOLENAAR	2		2																			1	0,500
73	Regelmatig	WILLEM	ATSES	*	4		2	1	1																	3	0,750

Woudsend

1691-1710

BM	BM*0,5	BM*1,5
0,500	0,250	0,750

Nr.	Classificatie	VN_2	PAT_2	AN_2	DV	1691	1692	1693	1694	1695	1696	1697	1698	1699	1700	1701	1702	1703	1704	1705	1706	1707	1708	1709	1710	TF	PDR
1	Regelmatig	DOOITSE	SIEMENS	*	2										2											1	0,500

1741-1760

BM	BM*0,5	BM*1,5
0,871	0,435	1,306

Nr.	Classificatie	VN_2	PAT_2	AN_2	DV	1741	1742	1743	1744	1745	1746	1747	1748	1749	1750	1751	1752	1753	1754	1755	1756	1757	1758	1759	1760	TF	PDR
1	Eenmalig	ABE	AGES	*	1			1																		1	1,000
2	Regelmatig	ABE	DOUWES	*	4							1	2	1												3	0,750
3	Eenmalig	ADAM	MOSS	*	1											1										1	1,000
4	Specialist	ANDRIES	REINERS	*	15														5	1	3		2	4		6	0,400
5	Regelmatig	ANNE	BAUKES	*	22			1	3	1	1	2	1	2		2	2	2	1			2	1		1	18	0,818
6	Sporadisch	ANNE	GERBENS	BAKKER	2																		1		1	3	1,500
7	Regelmatig	ANNE	REINS	*	4												1	2	1							3	0,750
8	Eenmalig	ANNE	ROELOFS	*	1	1																				1	1,000
9	Eenmalig	APKE	HERES	*	1								1													1	1,000
10	Regelmatig	AREND	*	HARTMANS	8															2	3	1	2			4	0,500
11	Eenmalig	AREND	BERENDS	*	1	1																				1	1,000
12	Specialist	ATE	*	HARTMANS	17													2	4	3	3	1	4			6	0,353
13	Specialist	ATSE	GERKES	DROOGEN [??]	22													4	4	4	2	2	2	3	1	8	0,364
14	Eenmalig	ATSE	HENDRIKS	*	1												1									1	1,000
15	Regelmatig	ATSE	HESSELS	*	40		2	2	2	1	2	2	2	4	2	1	3	2	2	2	2	4	1	3	1	19	0,475
16	Eenmalig	ATSE	HIELKES	*	1																				1	1	1,000
17	Eenmalig	ATSE	JARICHS	*	1		1																			1	1,000
18	Eenmalig	BAUKE	FEIKES	*	1							1														1	1,000
19	Eenmalig	BENEDICTUS	ANNES	*	1					1																1	1,000
20	Eenmalig	BEREND	TJEERDS	*	1											1										1	1,000
21	Specialist	BINKE	JELLES	BOER	4																				4	1	0,250
22	Eenmalig	BOUWE	JAITSES	*	1								1													1	1,000
23	Regelmatig	BROER	JANS	*	10												1	2	2	4			1			7	0,700
24	Eenmalig	DIEDERIK	PIETERS	*	1	1																				1	1,000
25	Regelmatig	DIRK	JAKOBS	*	2																				2	1	0,500
26	Regelmatig	DIRK	JANS	*	22										1		4	3	5	1	2	1	3	2		10	0,455
27	Eenmalig	DIRK	LASES	*	1																1					1	1,000
28	Regelmatig	DIRK	WIJNANDS	*	2											2										1	0,500
29	Eenmalig	DOOITSE	SIETSES	*	1				1																	1	1,000
30	Sporadisch	DOUWE	AUKES	LAMMERTS	4		2						2													7	1,750
31	Eenmalig	DOUWE	FRANKES	*	1	1																				1	1,000
32	Regelmatig	DOUWE	HARINGS	*	5										2		3									3	0,600
33	Regelmatig	DOUWE	HESSELS	*	3																			2	1	2	0,667
34	Eenmalig	DOUWE	JANS	*	1											1										1	1,000
35	Specialist	DOUWE	MINNES	*	24										4	4	4	3	6	1	2					7	0,292
36	Sporadisch	DOUWE	SIMKES	*	2	1				1																5	2,500
37	Regelmatig	DOUWE	TJAMMES	*	33	3	2	6	3	3			2		3	4	5			2						15	0,455
38	Eenmalig	EDWARD	FREERKS	*	1													1								1	1,000
39	Eenmalig	EEDE	ANNES	KUIPER	1												1									1	1,000
40	Regelmatig	EEUWKE	ANDRIES	*	7	4	2		1																	4	0,571
41	Eenmalig	ELING	JANS	*	1															1						1	1,000
42	Eenmalig	ENNE	JETSES	*	1														1							1	1,000
43	Specialist	EVERT	*	BAKS	14															2	3	2	3	2	2	6	0,429
44	Regelmatig	EVERT	FREERKS	*	9													4	4			1				5	0,556
45	Regelmatig	FEIKE	DOUWES	*	4			2	2																	2	0,500
46	Specialist	FOKKE	EEUWES	*	24								3	1		4	4	2	6	2	1	1				10	0,417
47	Regelmatig	FOKKE	ENGELS	*	29	4		1	3	1	2			1	1	3	2	2	2	2	3	1	1			18	0,621
48	Eenmalig	FOKKE	HARINGS	*	1		1																			1	1,000
49	Eenmalig	FOKKE	SJOERDS	*	1												1									1	1,000
50	Regelmatig	FOKKE	TJEERDS	RUITER	2													1	1							2	1,000
51	Eenmalig	FOLKE	MARTENS	*	1											1										1	1,000
52	Regelmatig	FREERK	BAUKES	*	8								2			3	3									5	0,625

53	Regelmatig	FREERK	JANS	*	12											1				1		2		4	4	10	0,833
54	Regelmatig	GAUKE	OBBES	*	2																		1	1		2	1,000
55	Specialist	GEELE	FOKKES	*	21										2		4	4	3	3	2	2	1			9	0,429
56	Regelmatig	GERBEN	ANNES	*	12				2			2	2			3	3									9	0,750
57	Specialist	GERBEN	SIETSES	*	10											2	2	4	2							4	0,400
58	Specialist	GERKE	ATSES	*	52		1	2	3	3	3	4	4	2	4	4	6	5	5	6						14	0,269
59	Eenmalig	GERKE	OEPKES	*	1														1							1	1,000
60	Eenmalig	GERRIT	ATSES	*	1		1																			1	1,000
61	Regelmatig	GERRIT	HARMENS	*	9								1	1	2	2		1	2							7	0,778
62	Eenmalig	HAANTJE	PIETERS	*	1								1													1	1,000
63	Specialist	HAIE	JANS	*	30	3	1	2	2	1	4	2	2		3	4	4	2								13	0,433
64	Eenmalig	HAIE	WATSES	*	1										1											1	1,000
65	Eenmalig	HANS	KARSTES	*	1											1										1	1,000
66	Regelmatig	HARING	KORNELIS	KOE	29	3		2	2	2			2	1	2	2	5		2			2	2		2	20	0,690
67	Regelmatig	HARING	TEUNIS	*	2					2																1	0,500
68	Eenmalig	HART	PIETERS	*	1	1																				1	1,000
69	Eenmalig	HARTMAN	LUBBERTS	*	1																				1	1	1,000
70	Regelmatig	HARTMAN	TIEMENS	*	3																		2	1		2	0,667
71	Eenmalig	HEMKE	HIELKES	*	1											1										1	1,000
72	Eenmalig	HENDRIK	HARMENS	*	1												1									1	1,000
73	Specialist	HENDRIK	MINNES	*	29										4	4	3	3	4	6	2	1		2		10	0,345
74	Regelmatig	HEPKE	LASES	*	2					2																1	0,500
75	Eenmalig	HERE	JAKOBS	BAKKER	1	1																				1	1,000
76	Specialist	HESSEL	JANS	*	37									6	3	2	6	2	5	4	4		2	2	1	12	0,324
77	Regelmatig	HESSEL	JELLES	*	38	4	2	2	2	4	4			2	4	2	4	3	1		1	1	2			18	0,474
78	Regelmatig	HESSEL	OLFERTS	*	2	2																				1	0,500
79	Eenmalig	HIBBE	HARMENS	*	1											1										1	1,000
80	Regelmatig	HIDDE	REINS	*	2				2																	1	0,500
81	Sporadisch	HIELKE	BAUKES	*	2		1																		1	19	9,500
82	Eenmalig	HIELKE	HARMENS	*	1											1										1	1,000
83	Eenmalig	HIELKE	JELLES	*	1								1													1	1,000
84	Eenmalig	HIELKE	KLEISES	*	1				1																	1	1,000
85	Regelmatig	HIELKE	LOLLES	*	2				2																	1	0,500
86	Eenmalig	HILDERT	SIEBES	*	1			1																		1	1,000
87	Eenmalig	HOBBE	GERARDUS	HOBBES	1														1							1	1,000
88	Regelmatig	HOTSE	HIELKES	*	5																		2	2	1	3	0,600
89	Eenmalig	IDS	AUKES	*	1	1																				1	1,000
90	Regelmatig	IDS	MINNES	*	17				3	4	2	2	2		2			2								10	0,588
91	Specialist	IEDE	DOOITSES	*	11	1	2	4	4																	4	0,364
92	Regelmatig	IEME	JAKOBS	*	19						1						2	4	3	3			2	2	2	15	0,789
93	Regelmatig	IEPE	HERES	*	3	2	1																			2	0,667
94	Regelmatig	IEPE	JETSES	*	14	1							2	3	2	2	2	2								13	0,929
95	Regelmatig	IEPE	SIERKS	*	7	2		2	1		1		1													8	1,143
96	Eenmalig	IEPE	SIETSES	*	1															1						1	1,000
97	Eenmalig	JAKOB	ANNES	*	1												1									1	1,000
98	Regelmatig	JAKOB	GERRITS	*	2		2																			1	0,500
99	Regelmatig	JAKOB	HENDRIKS	*	27							2	2		2	3		2	4	3	2		4	1	2	14	0,519
100	Regelmatig	JAKOB	HOBBES	*	34		1		1	2	2	2	2	1		4	3	2	3	4	1	2	3		1	19	0,559
101	Eenmalig	JAKOB	JETSES	*	1														1							1	1,000
102	Regelmatig	JAKOB	LIEUWES	*	2								2													1	0,500
103	Eenmalig	JAKOB	PIETERS	*	1																		1			1	1,000
104	Regelmatig	JAKOB	SIEBRENS	*	25									3		2	1	2	4	4	2	2	1		4	12	0,480
105	Regelmatig	JAN	*	HOLLANDER	3		1	1	1																	3	1,000
106	Regelmatig	JAN	*	POSTMA	5																2	2	1			3	0,600
107	Eenmalig	JAN	ANDRIES	*	1																1					1	1,000
108	Eenmalig	JAN	DOEDES	*	1														1							1	1,000
109	Regelmatig	JAN	FEITSES	BAKKER	16											1	4	3	2	2			2	2		9	0,563
110	Regelmatig	JAN	HESSELS	VISSER	7																2	2	1	2		4	0,571
111	Sporadisch	JAN	JELLES	HOLLANDER	4		1	2									1									11	2,750
112	Specialist	JAN	OENES	*	6							4	2													2	0,333
113	Regelmatig	JAN	RINTJES	*	16	4	4	1	2		2		3													8	0,500
114	Regelmatig	JAN	SAKES	*	20				1	1		2	1	2	4	3	6									9	0,450
115	Eenmalig	JARICH	JANS	*	1			1																		1	1,000
116	Regelmatig	JELLE	HANSES	*	2																		1	1		2	1,000
117	Eenmalig	JELLE	HESSELS	*	1								1													1	1,000
118	Eenmalig	JELLE	JETSES	*	1					1																1	1,000
119	Specialist	JELLE	KORNELIS	KOE	6		4	2																		2	0,333
120	Regelmatig	JELTE	RINTJES	*	19	4	2	3	4	2			1		1		1		1							14	0,737
121	Sporadisch	JENTJE	JAKOBS	*	4													1		2				1		7	1,750
122	Regelmatig	JENTJE	SAKES	*	19											2	4	1	5	2	1	1	2	1		9	0,474
123	Regelmatig	JETSE	AUKES	*	2	2																				1	0,500
124	Specialist	JETSE	TEEKES	*	5	4	1																			2	0,400
125	Eenmalig	JOCHEM	EILES	*	1										1											1	1,000
126	Specialist	JOHANNES	RIENKS	*	43	2	2		2	2	2	3	2	4	2	2	1	4	4	3	1	3	4			18	0,419
127	Regelmatig	JOHANNES	RINTJES	*	9	2	3	2	1			1														7	0,778
128	Regelmatig	JOUKE	WIEBES	*	32	2		2	3			2	4	3	4	5	4		3							14	0,438
129	Sporadisch	JURJEN	KORNELIS	KOE	6		1							1				1	2			1				16	2,667
130	Specialist	KARST	JANS	*	6																				6	1	0,167
131	Eenmalig	KLAAS	HANSES	ZWARTS	1															1						1	1,000
132	Sporadisch	KLAAS	HIELKES	BOELES	2		1						1													7	3,500
133	Sporadisch	KLAAS	MURKS	*	3										1					2						6	2,000
134	Specialist	KLAAS	SCHELTES	*	13										1	3	1	3	5							5	0,385
135	Eenmalig	KLAAS	SIEBRENS	*	1									1												1	1,000
136	Eenmalig	KLAAS	TJEERDS	*	1													1								1	1,000

137	Eenmalig	KORNELIS	*	DUIN	1	1																				1	1,000
138	Eenmalig	KORNELIS	*	UITMAN	1															1						1	1,000
139	Eenmalig	KORNELIS	ANDRIES	*	1															1						1	1,000
140	Sporadisch	KORNELIS	ARJENS	BAKKER	4						1													1	2	15	3,750
141	Eenmalig	KORNELIS	DOUWES	HAAN	1								1													1	1,000
142	Eenmalig	KORNELIS	HENDRIKS	*	1													1								1	1,000
143	Eenmalig	KORNELIS	IDSES	*	1								1													1	1,000
144	Regelmatig	KORNELIS	WILLEMS	*	5															2	2		1			4	0,800
145	Sporadisch	LAMMERT	TJALLINGS	*	2												1		1							3	1,500
146	Regelmatig	LIEKELE	FEITSES	BAKKER	27						1	2	2	2		1	4	4	2	1	2	1	2	2	1	15	0,556
147	Regelmatig	LISKE	SIETSES	*	7									2			1	1	1	1	1					8	1,143
148	Regelmatig	LOLLE	LOLLES	*	8	3	2	2	1																	4	0,500
149	Eenmalig	LOLLE	SIETSES	(A)	1			1																		1	1,000
150	Specialist	LOLLE	SIETSES	*	18	5	2	6	3	2																5	0,278
151	Specialist	LOUW	JANS	*	8	4	4																			2	0,250
152	Regelmatig	LUITJEN	ROELOFS	KOE	8										1				1	2		2		2		10	1,250
153	Regelmatig	MARTEN	HARINGS	KOE	2																				2	1	0,500
154	Eenmalig	MELCHERT	JANS	*	1																				1	1	1,000
155	Eenmalig	MINK	WESSELS	*	1		1																			1	1,000
156	Regelmatig	MINNE	AUKES	BAKKER	2																				2	1	0,500
157	Eenmalig	OENE	IEPES	*	1			1																		1	1,000
158	Eenmalig	OKKE	HESSELS	*	1											1										1	1,000
159	Regelmatig	PAULUS	HIELKES	*	7	2	1	2		2																5	0,714
160	Regelmatig	PIEBE	JANS	SIPMA	2																		2			1	0,500
161	Regelmatig	PIEBE	JELLES	*	25	1	3	1	4			3	1	4	4		2	2								13	0,520
162	Specialist	PIEBE	OBBES	*	32								3	2	3	3	3	3	4	1	3	1	2	2	2	13	0,406
163	Eenmalig	PIER	HOEKES	*	1															1						1	1,000
164	Eenmalig	PIETER	AUKES	*	1															1						1	1,000
165	Specialist	PIETER	DIRKS	FLAPPER	21				1		2	2	2	6	6	2										8	0,381
166	Eenmalig	PIETER	FEIKES	*	1								1													1	1,000
167	Specialist	PIETER	HARMENS	*	12											3	4	1	4							4	0,333
168	Regelmatig	PIETER	JILTS	GROOT	10																1		1	4	4	5	0,500
169	Eenmalig	PIETER	MEIERTS	*	1												1									1	1,000
170	Specialist	PIETER	PAULUS	JONGE	7						2	3	2													3	0,429
171	Regelmatig	REIN	WOUTERS	*	3																			2	1	2	0,667
172	Eenmalig	REINER	SIERDS	*	1			1																		1	1,000
173	Specialist	REINER	TJEERDS	*	46	4		3	3	1			3	4	5	3	6	3		3	4	1			3	20	0,435
174	Eenmalig	RICHARD	FOLKERTS	*	1								1													1	1,000
175	Specialist	RIEMER	WIEGERS	*	15												4	3	4	4						4	0,267
176	Specialist	RIENK	HIELKES	*	24					2	1	5	4	3		4	1	2	2							10	0,417
177	Regelmatig	RINTJE	JANS	*	10					2	2	1	2			1		1	1							10	1,000
178	Regelmatig	RINTJE	JOHANNES	*	19				2			2	2	1			2	1	2	2	2	1			2	17	0,895
179	Regelmatig	RINTJE	SIETSES	*	8	4	1	1	2																	4	0,500
180	Regelmatig	ROELOF	KORNELIS	KOE	7								2			1	2	2								6	0,857
181	Eenmalig	ROMKE	SIETSES	*	1								1													1	1,000
182	Specialist	ROMMERT	MINNES	*	21													4	2	3	1	3	4		4	8	0,381
183	Eenmalig	ROMMERT	RINNERTS	*	1																	1				1	1,000
184	Eenmalig	RUTGER	DOEDES	*	1													1								1	1,000
185	Regelmatig	RUURD	IEPES	HONSTRA	15										2	2	1		2	2	2	1	1		2	11	0,733
186	Eenmalig	RUURD	RUURDS	*	1									1												1	1,000
187	Regelmatig	RUURD	TIETES	*	2										1	1										2	1,000
188	Specialist	RUURD	TJEERDS	*	17								2	1	4	2	4	3	1							7	0,412
189	Regelmatig	SAKE	JANS	*	2					2																1	0,500
190	Eenmalig	SIBBELE	STELLE	*	1														1							1	1,000
191	Sporadisch	SIEBE	JELLES	*	7			2		2			1					1					1			16	2,286
192	Regelmatig	SIEBE	MEINES	*	18													2	3	1	3	3	3	1	2	8	0,444
193	Specialist	SIEBE	MELLES	*	40	4		4	2	3	4	2	2	2	2	4	4	2	2			3				17	0,425
194	Specialist	SIEBOUT	TJEPKES	*	5													3	2							2	0,400
195	Eenmalig	SIEMEN	*	HAM	1			1																		1	1,000
196	Sporadisch	SIEMEN	AGES	*	5				2						1			2								10	2,000
197	Regelmatig	SIEMEN	HOMMES	*	3			1	2																	2	0,667
198	Eenmalig	SIEMEN	TJEPKES	*	1															1						1	1,000
199	Regelmatig	SIETSE	JAKOBS	HEMRICA	13									1			2	2	1	1	2		2		2	12	0,923
200	Eenmalig	SIETSE	LIEKELES	STORM	1	1																				1	1,000
201	Regelmatig	SIETSE	PIERS	*	2													1	1							2	1,000
202	Specialist	SIETSE	TJEERDS	*	12													6	5	1						3	0,250
203	Regelmatig	SIETSE	TJEERDS	VRIES	9													3	2	2		2				5	0,556
204	Sporadisch	SIETSE	WALLES	*	8		3							1		1	1	2								12	1,500
205	Regelmatig	SIKKE	JENTJES	*	27	2										2	3	1	5	2		6	2	2	2	20	0,741
206	Specialist	SIKKE	KLEISES	*	10	3	5	1	1																	4	0,400
207	Eenmalig	SIKKE	TEEKES	*	1														1							1	1,000
208	Regelmatig	SIMKE	HIELKES	*	19							3		4	4	3		2	2					1		13	0,684
209	Regelmatig	SIPKE	GERRITS	*	8										1		3	2	2							5	0,625
210	Regelmatig	SIPKE	KLASES	*	2												2									1	0,500
211	Eenmalig	SIPPE	DIRKS	*	1												1									1	1,000
212	Regelmatig	SJOERD	ANNES	PRANGER	9															3	2		2		2	6	0,667
213	Regelmatig	SOLKE	MARTENS	*	13											3	2		2	2	2			1	1	10	0,769
214	Specialist	STEFFEN	ARJENS	*	45	1	4		4	2	3	2	2	3	3	2	3	1	1	5	2	2	3	2		19	0,422
215	Regelmatig	TEEKE	JELLES	BOER	3											1	2									2	0,667
216	Regelmatig	TIEMEN	LUBBERTS	*	14									1		3		2	2		2	2		2		11	0,786
217	Eenmalig	TIJS	FRANSES	BOER	1								1													1	1,000
218	Specialist	TJALLING	TJEMMES	*	10								2	4	3	1										4	0,400
219	Regelmatig	TJEBBE	JELLES	*	2	1	1																			2	1,000
220	Regelmatig	TJEBBE	PIETERS	DEINUM	4																		1	1	2	3	0,750

221	Specialist	TJEERD	REINERS	*	30	2	4	2	2	4		2	3			6	5									12	0,400
222	Regelmatig	TJERNE	AUKES	*	2														2							1	0,500
223	Regelmatig	WALLE	HOITES	*	9									1		3	5									4	0,444
224	Eenmalig	WATSE	HESSELS	*	1																				1	1	1,000
225	Eenmalig	WIEBE	JOUKES	*	1										1											1	1,000
226	Regelmatig	WIEBE	PIEBES	*	4						1			1	2											5	1,250
227	Regelmatig	WIEPKE	DIRKS	FLAPPER	35			1	2	2		2	2	4	1	4	2	4	3	2	2	2			2	18	0,514
228	Eenmalig	WIKKE	JANS	*	1						1															1	1,000
229	Regelmatig	WILLEM	ARENDS	*	3															1	2					2	0,667
230	Eenmalig	WOBBE	JELLES	*	1							1														1	1,000
231	Regelmatig	WOUTER	EELKES	*	8									2	3	2	1									4	0,500

1791-1810

BM	BM*0,5	BM*1,5
0,614	0,307	0,921

Nr.	Classificatie	VN_2	PAT_2	AN_2	DV	1791	1792	1793	1794	1795	1796	1797	1798	1799	1800	1801	1802	1803	1804	1805	1806	1807	1808	1809	1810	TF	PDR
1	Regelmatig	ADAM	PIETERS	GROOT	2				2																	1	0,500
2	Regelmatig	ANNE	JOUKES	*	7	1	2	2	2																	4	0,571
3	Regelmatig	ARJEN	STEFFENS	*	4	3	1																			2	0,500
4	Regelmatig	DOUWE	EINTES	BOER	2		2																			1	0,500
5	Regelmatig	EEUWE	ENNES	*	8		2	2	4																	3	0,375
6	Regelmatig	FEDDE	SIEBRENS	*	5	3	2																			2	0,400
7	Eenmalig	FREERK	JANS	VONK	1				1																	1	1,000
8	Regelmatig	GEERT	WILLEMS	*	5	3	2																			2	0,400
9	Regelmatig	GEORGIUS	HENDRIKS	QUEDENS	3		2	1																		2	0,667
10	Eenmalig	GERRIT	KORNELIS	*	1				1																	1	1,000
11	Regelmatig	GERRIT	WILLEMS	*	3	3																				1	0,333
12	Regelmatig	HARING	MARTENS	KOE	9	2	1	2	4																	4	0,444
13	Regelmatig	HOMME	DIRKS	*	4	2	2																			2	0,500
14	Regelmatig	JAKOB	TJEERDS	*	6	2	4																			2	0,333
15	Specialist	JAN	KIMME	*	4		4																			1	0,250
16	Regelmatig	JAN	WESSELS	*	4	2	2																			2	0,500
17	Regelmatig	JELLE	HANSES	*	2				2																	1	0,500
18	Regelmatig	KLAAS	HARMENS	*	12	4	4	2	2																	4	0,333
19	Regelmatig	LOLLE	HARINGS	NAUTA	7		3	2	2																	3	0,429
20	Sporadisch	PETRUS	PIEBES	SIPMA	3		1										2									11	3,667
21	Eenmalig	REINER	SIETSES	JONGE	1	1																				1	1,000
22	Regelmatig	SIEBOUT	JANS	VONK	7	3	2	1	1																	4	0,571
23	Regelmatig	SIEMEN	SIEBRENS	*	2				2																	1	0,500
24	Specialist	SIETSE	JAKOBS	JONGE	4		4																			1	0,250
25	Regelmatig	TJEERD	SIKKES	*	2				2																	1	0,500
26	Specialist	WIEBE	HENDRIKS	*	9	4	5																			2	0,222
27	Regelmatig	WIETSE	BAUKES	*	3	3																				1	0,333

4.2 Berekeningen Oostzeeschippers

Bron: STR Online en bijlage 4.1

Sch totaal	= Totaal aantal schippers gevonden in STR Online voor deze plaats
Sch nieuw (alle)	= Schippers die voor het eerst actief zijn in deze periode
Sch nieuw (niet eenmalig)	= Aandeel in Nieuwe schippers dat niet eenmalig voorkomt, maar later als Bekende schipper actief wordt
Sch bekend	= Schippers die in voorgaande jaren al actief zijn geweest
DV totaal	= Totaal aantal doorvaarten van de schippers die gevonden zijn in de STR Online
DV totaal/sch totaal	= Totaal aantal doorvaarten gedeeld door het totaal aantal schippers
Sch eenmalig	= Aantal als eenmalige geclassificeerde schippers
Sch sporadisch	= Aantal als sporadisch geclassificeerde schippers
Sch regelmatig	= Aantal als regelmatig geclassificeerde schippers
Sch specialist	= Aantal als specialist geclassificeerde schippers
DV eenmalig	= Aantal doorvaarten van als eenmalig geclassificeerde schippers
DV sporadisch	= Aantal doorvaarten van als sporadisch geclassificeerde schippers
DV regelmatig	= Aantal doorvaarten van als regelmatig geclassificeerde schippers
DV specialistisch	= Aantal doorvaarten van als specialistisch geclassificeerde schippers
Gem/jaar	= Gemiddelde over gehele periode
Gem/jaar2	= Gemiddelde over actieve jaren
Gem%	= Aandeel dat categorie heeft in Gem/jaar of (indien van toepassing) Gem/jaar2 Totaal schippers
Totaal	= Totaal aantal doorvaarten of schippers per categorie
%	= Aandeel van categorie in totaal aantal doorvaarten of schippers

Harlingen

1641-1660

	%	Totaal	1641	1642	1643	1644	1645	1646	1647	1648	1649	1650	1651	1652	1653	1654	1655	1656	1657	1658	1659	1660	Gem/jaar	Gem %
Sch totaal	**100**	322	58	59	55	59	3	49	49	57	68	84	65	59	54	56	55	54	38	39	1	31	49,65	100,0%
Sch nieuw (alle)			58	20	19	19	1	13	12	16	19	36	14	12	17	6	16	21	9	6	1	7	16,10	32,4%
Sch nieuw (niet eenmalig)			47	16	10	9	0	6	6	6	9	17	9	4	9	3	4	7	3	1	0	2	8,40	16,9%
Sch bekend			0	39	36	40	2	36	37	41	49	48	51	47	37	50	39	33	29	33	0	24	33,55	67,6%
DV totaal	**100**	2743	172	187	154	130	3	120	128	164	219	256	227	146	91	180	186	135	115	72	1	57	137,15	
DV totaal/sch totaal		8,52	2,97	3,17	2,80	2,20	1,00	2,45	2,61	2,88	3,22	3,05	3,49	2,47	1,69	3,21	3,38	2,50	3,03	1,85	1,00	1,84	2,54	
Sch eenmalig	**48**	154	11	4	9	10	1	7	6	10	10	19	5	8	8	3	12	14	6	5	1	5	7,70	15,5%
Sch sporadisch	**9**	29	3	8	6	5	0	5	3	5	6	4	4	4	3	8	1	4	1	6	0	2	3,90	7,9%
Sch regelmatig	**20**	64	15	13	9	11	0	6	10	10	17	19	13	13	9	12	11	9	10	11	0	10	10,40	20,9%
Sch specialistisch	**23**	75	29	34	31	33	2	31	30	32	35	42	43	34	34	33	31	27	21	17	0	14	27,65	55,7%
Jaar			**1641**	**1642**	**1643**	**1644**	**1645**	**1646**	**1647**	**1648**	**1649**	**1650**	**1651**	**1652**	**1653**	**1654**	**1655**	**1656**	**1657**	**1658**	**1659**	**1660**		
DV eenmalig	**6**	154	11	4	9	10	1	7	6	10	10	19	5	8	8	3	12	14	6	5	1	5	7,70	5,6%
DV sporadisch	**3**	87	3	11	6	6	0	6	3	6	7	4	5	4	3	8	1	4	2	6	0	2	4,35	3,2%
DV regelmatig	**17**	454	39	36	22	16	0	11	21	24	43	38	29	24	14	31	24	17	29	18	0	18	22,70	16,6%
DV specialistisch	**75**	2048	119	136	117	98	2	96	98	124	159	195	188	110	66	138	149	100	78	43	0	32	102,40	74,7%

1691-1710

	%	Totaal	1691	1692	1693	1694	1695	1696	1697	1698	1699	1700	1701	1702	1703	1704	1705	1706	1707	1708	1709	1710	Gem/jaar	Gem %
Sch totaal	**100**	145	14	26	43	30	23	14	30	55	57	33	34	31	23	22	22	24	11	13	24	17	27,30	100,0%
Sch nieuw (alle)			14	17	23	4	6	2	7	22	16	6	6	4	3	3	0	4	0	3	2	3	7,25	26,6%
Sch nieuw (niet eenmalig)			14	16	18	4	4	2	5	18	9	5	3	3	2	2	0	2	0	0	0	2	5,45	20,0%
Sch bekend			0	9	20	26	17	12	23	33	41	27	28	27	20	19	22	20	11	10	22	14	20,05	73,4%
DV totaal	**100**	1261	27	45	107	73	57	28	56	152	161	79	83	69	41	51	56	55	18	27	39	37	63,05	
DV totaal/sch totaal		8,70	1,93	1,73	2,49	2,43	2,48	2,00	1,87	2,76	2,82	2,39	2,44	2,23	1,78	2,32	2,55	2,29	1,64	2,08	1,63	2,18	2,20	
Sch eenmalig	**25**	36	0	1	5	0	2	0	2	4	7	1	3	1	1	1	0	2	0	3	2	1	1,80	6,6%
Sch sporadisch	**10**	15	0	4	5	2	1	0	2	7	1	0	1	2	2	2	2	1	0	0	6	3	2,05	7,5%
Sch regelmatig	**50**	72	11	14	25	21	13	10	21	33	39	24	22	22	15	13	14	16	8	7	13	11	17,60	64,5%
Sch specialistisch	**15**	22	3	7	8	7	7	4	5	11	10	8	8	6	5	6	6	5	3	3	3	2	5,85	21,4%
Jaar			**1691**	**1692**	**1693**	**1694**	**1695**	**1696**	**1697**	**1698**	**1699**	**1700**	**1701**	**1702**	**1703**	**1704**	**1705**	**1706**	**1707**	**1708**	**1709**	**1710**		
DV eenmalig	**3**	36	0	1	5	0	2	0	2	4	7	1	3	1	1	1	0	2	0	3	2	1	1,80	2,9%
DV sporadisch	**5**	67	0	4	9	3	2	0	3	8	1	0	2	3	3	2	4	4	0	0	10	9	3,35	5,3%
DV regelmatig	**65**	814	21	23	70	49	30	20	40	107	118	58	44	44	24	29	34	32	12	16	19	24	40,70	64,6%
DV specialistisch	**27**	344	6	17	23	21	23	8	11	33	35	20	34	21	13	19	18	17	6	8	8	3	17,20	27,3%

1741-1760

	%	Totaal	1741	1742	1743	1744	1745	1746	1747	1748	1749	1750	1751	1752	1753	1754	1755	1756	1757	1758	1759	1760	Gem/jaar	Gem %
Sch totaal	**100**	179	42	33	25	28	24	23	29	16	24	32	47	38	34	36	28	23	29	13	14	16	27,70	100,0%
Sch nieuw (alle)			42	19	7	3	8	5	6	5	5	9	18	13	10	10	4	5	3	2	2	3	8,95	32,3%
Sch nieuw (niet eenmalig)			31	16	5	2	5	4	0	3	3	6	7	9	3	5	2	1	1	0	0	1	5,20	18,8%
Sch bekend			0	14	18	25	16	18	23	11	19	23	29	25	24	26	24	18	26	11	12	13	18,75	67,7%
DV totaal	**100**	1193	79	72	43	65	41	46	59	25	72	77	99	79	74	104	62	44	63	27	29	33	59,65	
DV totaal/sch totaal		6,66	1,88	2,18	1,72	2,32	1,71	2,00	2,03	1,56	3,00	2,41	2,11	2,08	2,18	2,89	2,21	1,91	2,17	2,08	2,07	2,06	2,13	
Sch eenmalig	**42**	75	11	3	2	1	3	1	6	2	2	3	11	4	7	5	2	4	2	2	2	2	3,75	13,5%
Sch sporadisch	**9**	16	7	3	4	4	2	2	3	3	2	4	4	4	1	2	2	0	3	0	1	0	2,55	9,2%
Sch regelmatig	**37**	67	19	21	13	17	11	12	13	6	14	16	19	18	15	17	15	10	15	8	8	11	13,90	50,2%
Sch specialistisch	**12**	21	5	6	6	6	8	8	7	5	6	9	13	12	11	12	9	9	9	3	3	3	7,50	27,1%
Jaar			**1741**	**1742**	**1743**	**1744**	**1745**	**1746**	**1747**	**1748**	**1749**	**1750**	**1751**	**1752**	**1753**	**1754**	**1755**	**1756**	**1757**	**1758**	**1759**	**1760**		
DV eenmalig	**6**	75	11	3	2	1	3	1	6	2	2	3	11	4	7	5	2	4	2	2	2	2	3,75	6,3%
DV sporadisch	**6**	67	13	4	6	5	2	2	5	3	2	4	4	4	1	4	2	0	5	0	1	0	3,35	5,6%
DV regelmatig	**52**	615	40	47	23	35	18	26	28	11	42	44	43	35	28	51	35	19	31	16	19	24	30,75	51,6%
DV specialistisch	**37**	436	15	18	12	24	18	17	20	9	26	26	41	36	38	44	23	21	25	9	7	7	21,80	36,5%

1791-1810

	%	Totaal	1791	1792	1793	1794	1795	1796	1797	1798	1799	1800	1801	1802	1803	1804	1805	1806	1807	1808	1809	1810	Gem/jaar	Gem/jaar2	Gem %
Sch totaal	**100**	38	10	13	13	15	0	0	0	0	0	1	0	7	2	0	0	0	0	0	0	1	3,10	7,75	100,0%
Sch nieuw (alle)			10	9	7	5	0	0	0	0	0	0	0	5	1	0	0	0	0	0	0	1	1,90	4,75	61,3%
Sch nieuw (niet eenmalig)			8	5	6	1	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	1,20	3,00	38,7%
Sch bekend			0	4	6	10	0	0	0	0	0	1	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	1,20	3,00	38,7%
DV totaal	**100**	114	19	21	22	31	0	0	0	0	0	1	0	17	2	0	0	0	0	0	0	1	5,70	14,25	
DV totaal/sch totaal		3,00	1,90	1,62	1,69	2,07						1,00		2,43	1,00							1,00	1,59		
Sch eenmalig	**37**	14	2	4	1	4	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	1	0,70	1,75	22,6%
Sch sporadisch	**8**	3	1	2	1	1	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0,35	0,88	11,3%
Sch regelmatig	**45**	17	6	5	7	6	0	0	0	0	0	0	0	5	1	0	0	0	0	0	0	0	1,50	3,75	48,4%
Sch specialistisch	**11**	4	1	2	4	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,55	1,38	17,7%
Jaar			**1791**	**1792**	**1793**	**1794**	**1795**	**1796**	**1797**	**1798**	**1799**	**1800**	**1801**	**1802**	**1803**	**1804**	**1805**	**1806**	**1807**	**1808**	**1809**	**1810**			
DV eenmalig	**12**	14	2	4	1	4	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	1	0,70	1,75	12,3%
DV sporadisch	**10**	11	1	3	1	1	0	0	0	0	0	1	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0,55	1,38	9,6%
DV regelmatig	**52**	59	11	10	14	11	0	0	0	0	0	0	0	12	1	0	0	0	0	0	0	0	2,95	7,38	51,8%
DV specialistisch	**26**	30	5	4	6	15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1,50	3,75	26,3%

Heerenveen

1741-1760

	%	Totaal	1741	1742	1743	1744	1745	1746	1747	1748	1749	1750	1751	1752	1753	1754	1755	1756	1757	1758	1759	1760	Gem/jaar	Gem %
Sch totaal	**100**	111	15	23	14	13	18	19	16	22	29	27	28	35	15	30	30	20	19	30	20	20	22,15	100,0%
Sch nieuw (alle)			15	12	4	1	6	6	3	3	6	6	5	12	1	7	7	1	1	8	4	3	5,55	25,1%
Sch nieuw (niet eenmalig)			15	10	3	1	3	5	1	2	3	6	4	2	1	5	5	1	0	3	3	1	3,70	16,7%
Sch bekend			0	11	10	12	12	13	13	19	23	21	23	23	14	23	23	19	18	22	16	17	16,60	74,9%
DV totaal	**100**	1142	38	48	41	35	33	51	52	56	88	87	94	97	33	72	73	50	44	66	45	39	57,10	
DV totaal/sch totaal		10,29	2,53	2,09	2,93	2,69	1,83	2,68	3,25	2,55	3,03	3,22	3,36	2,77	2,20	2,40	2,43	2,50	2,32	2,20	2,25	1,95	2,56	
Sch eenmalig	**33**	37	0	2	1	0	3	1	2	1	3	0	1	10	0	2	2	0	1	5	1	2	1,85	8,4%
Sch sporadisch	**6**	7	0	3	1	0	3	0	0	1	3	2	4	2	0	2	2	0	1	1	0	0	1,25	5,6%
Sch regelmatig	**40**	44	11	12	6	6	5	9	4	8	11	13	11	12	7	15	15	11	10	16	12	11	10,25	46,3%
Sch specialistisch	**21**	23	4	6	6	7	7	9	10	12	12	12	12	11	8	11	11	9	7	8	7	7	8,80	39,7%
Jaar			**1741**	**1742**	**1743**	**1744**	**1745**	**1746**	**1747**	**1748**	**1749**	**1750**	**1751**	**1752**	**1753**	**1754**	**1755**	**1756**	**1757**	**1758**	**1759**	**1760**		
DV eenmalig	**3**	37	0	2	1	0	3	1	2	1	3	0	1	10	0	2	2	0	1	5	1	2	1,85	3,2%
DV sporadisch	**3**	35	0	4	2	0	4	0	0	2	5	2	7	2	0	3	2	0	1	1	0	0	1,75	3,1%
DV regelmatig	**42**	482	23	25	18	17	9	18	9	18	28	39	31	38	14	32	34	23	25	34	25	22	24,10	42,2%
DV specialistisch	**51**	588	15	17	20	18	17	32	41	35	52	46	55	47	19	35	35	27	17	26	19	15	29,40	51,5%

1791-1810

	%	Totaal	1791	1792	1793	1794	1795	1796	1797	1798	1799	1800	1801	1802	1803	1804	1805	1806	1807	1808	1809	1810	Gem/jaar	Gem/jaar2	Gem %
Sch totaal	**100**	15	9	10	4	7	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00	6,20	100,0%
Sch nieuw (alle)			9	4	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,75	3,00	48,4%
Sch nieuw (niet eenmalig)			8	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,50	2,00	32,3%
Sch bekend			0	6	4	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,80	3,20	51,6%
DV totaal	**100**	62	19	20	7	15	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3,10	12,40	100,0%
DV totaal/sch totaal		4,13	2,11	2,00	1,75	2,14		1,00															1,80		
Sch eenmalig	**33**	5	1	2	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,25	1,00	16,1%
Sch sporadisch	**0**	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00	0,00	0,0%
Sch regelmatig	**47**	7	5	5	2	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,85	3,40	54,8%
Sch specialistisch	**20**	3	3	3	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,45	1,80	29,0%
Jaar			**1791**	**1792**	**1793**	**1794**	**1795**	**1796**	**1797**	**1798**	**1799**	**1800**	**1801**	**1802**	**1803**	**1804**	**1805**	**1806**	**1807**	**1808**	**1809**	**1810**			
DV eenmalig	**8**	5	1	2	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,25	1,00	8,1%
DV sporadisch	**0**	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00	0,00	
DV regelmatig	**48**	30	9	8	3	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1,50	6,00	48,4%
DV specialistisch	**44**	27	9	10	4	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1,35	5,40	43,5%

Hindeloopen

1641-1660

	%	Totaal	1641	1642	1643	1644	1645	1646	1647	1648	1649	1650	1651	1652	1653	1654	1655	1656	1657	1658	1659	1660	Gem/jaar	Gem %
Sch totaal	**100**	265	27	15	45	37	2	52	30	43	60	41	23	15	5	67	29	23	18	19	0	27	28,90	100,0%
Sch nieuw (alle)			27	11	31	15	1	30	10	14	27	13	6	3	0	37	7	8	7	7	0	11	13,25	45,8%
Sch nieuw (niet eenmalig)			21	9	18	10	1	20	7	4	13	5	0	2	0	20	3	2	3	2	0	6	7,30	25,3%
Sch bekend			0	4	14	22	1	22	20	29	33	28	17	12	5	30	22	15	11	12	0	16	15,65	54,2%
DV totaal	**100**	1100	45	33	80	62	2	112	67	91	123	77	47	28	6	110	63	49	33	28	0	44	55,00	
DV totaal/sch totaal		4,15	1,67	2,20	1,78	1,68	1,00	2,15	2,23	2,12	2,05	1,88	2,04	1,87	1,20	1,64	2,17	2,13	1,83	1,47		1,63	1,83	
Sch eenmalig	**45**	119	6	2	13	5	0	10	3	10	14	8	6	1	0	17	4	6	4	5	0	5	5,95	20,6%
Sch sporadisch	**10**	26	5	3	4	5	1	7	0	4	7	6	0	3	2	12	4	1	4	2	0	6	3,80	13,1%
Sch regelmatig	**22**	59	10	4	15	16	0	20	12	18	27	19	13	6	2	21	12	13	6	8	0	8	11,50	39,8%
Sch specialistisch	**23**	61	6	6	13	11	1	15	15	11	12	8	4	5	1	17	9	3	4	4	0	8	7,65	26,5%
Jaar			**1641**	**1642**	**1643**	**1644**	**1645**	**1646**	**1647**	**1648**	**1649**	**1650**	**1651**	**1652**	**1653**	**1654**	**1655**	**1656**	**1657**	**1658**	**1659**	**1660**		
DV eenmalig	**11**	119	6	2	13	5	0	10	3	10	14	8	6	1	0	17	4	6	4	5	0	5	5,95	10,8%
DV sporadisch	**9**	101	9	3	6	7	1	9	0	5	9	7	0	3	3	16	7	1	4	2	0	9	5,05	9,2%
DV regelmatig	**41**	446	14	9	26	26	0	50	22	34	65	38	23	8	2	39	27	29	10	12	0	12	22,30	40,5%
DV specialistisch	**39**	434	16	19	35	24	1	43	42	42	35	24	18	16	1	38	25	13	15	9	0	18	21,70	39,5%

1691-1710

	%	Totaal	1691	1692	1693	1694	1695	1696	1697	1698	1699	1700	1701	1702	1703	1704	1705	1706	1707	1708	1709	1710	Gem/jaar	Gem %
Sch totaal	**100**	286	49	47	62	78	70	60	73	93	98	96	38	42	43	37	45	46	50	57	56	39	58,95	100,0%
Sch nieuw (alle)			49	24	20	32	21	17	10	14	17	15	3	3	8	6	9	5	9	10	7	7	14,30	24,3%
Sch nieuw (niet eenmalig)			44	23	12	29	14	15	9	11	13	9	2	1	6	6	4	4	6	6	4	3	11,05	18,7%
Sch bekend			0	23	42	46	49	43	63	79	81	81	35	39	35	31	36	41	41	47	49	32	44,65	75,7%
DV totaal	**100**	2356	80	69	121	139	124	106	142	226	272	207	82	83	68	70	78	111	96	112	96	74	117,80	
DV totaal/sch totaal		8,24	1,63	1,47	1,95	1,78	1,77	1,77	1,95	2,43	2,78	2,16	2,16	1,98	1,58	1,89	1,73	2,41	1,92	1,96	1,71	1,90	1,95	
Sch eenmalig	**23**	65	5	1	8	3	7	2	1	3	4	6	1	2	2	0	5	1	3	4	3	4	3,25	5,5%
Sch sporadisch	**12**	35	9	7	5	6	8	6	4	10	10	13	4	5	4	4	3	3	4	5	5	6	6,05	10,3%
Sch regelmatig	**59**	168	32	36	44	64	48	46	59	71	76	69	27	30	34	28	34	35	39	43	43	27	44,25	75,1%
Sch specialistisch	**6**	18	3	3	5	5	7	6	9	9	8	8	6	5	3	5	3	7	4	5	5	2	5,40	9,2%
Jaar			**1691**	**1692**	**1693**	**1694**	**1695**	**1696**	**1697**	**1698**	**1699**	**1700**	**1701**	**1702**	**1703**	**1704**	**1705**	**1706**	**1707**	**1708**	**1709**	**1710**		
DV eenmalig	**3**	65	5	1	8	3	7	2	1	3	4	6	1	2	2	0	5	1	3	4	3	4	3,25	2,8%
DV sporadisch	**7**	172	11	8	8	7	10	7	7	15	19	21	5	8	4	5	3	6	5	6	7	10	8,60	7,3%
DV regelmatig	**78**	1834	58	55	92	119	92	85	115	173	216	155	59	58	57	52	63	82	79	93	77	54	91,70	77,8%
DV specialistisch	**12**	285	6	5	13	10	15	12	19	35	33	25	17	15	5	13	7	22	9	9	9	6	14,25	12,1%

1741-1760

	%	Totaal	1741	1742	1743	1744	1745	1746	1747	1748	1749	1750	1751	1752	1753	1754	1755	1756	1757	1758	1759	1760	Gem/jaar	Gem %
Sch totaal	**100**	263	80	76	95	70	81	68	72	49	55	69	76	75	61	70	63	35	44	45	61	50	64,75	100,0%
Sch nieuw (alle)			80	23	21	7	13	3	5	3	9	14	15	13	8	12	8	1	2	7	10	9	13,15	20,3%
Sch nieuw (niet eenmalig)			71	17	12	5	8	1	2	1	7	8	4	6	6	10	4	0	2	2	3	4	8,65	13,4%
Sch bekend			0	53	74	63	68	65	67	46	46	55	61	62	53	58	55	34	42	38	51	41	51,60	79,7%
DV totaal	**100**	2820	213	94	232	117	206	122	158	80	143	154	169	162	133	150	140	72	100	107	142	126	141,00	
DV totaal/sch totaal		10,72	2,66	1,24	2,44	1,67	2,54	1,79	2,19	1,63	2,60	2,23	2,22	2,16	2,18	2,14	2,22	2,06	2,27	2,38	2,33	2,52	2,17	
Sch eenmalig	**34**	90	9	6	9	2	5	2	3	2	2	6	11	7	2	2	4	1	0	5	7	5	4,50	6,9%
Sch sporadisch	**10**	26	6	7	7	3	5	2	4	3	2	9	7	10	7	4	4	0	5	2	4	0	4,55	7,0%
Sch regelmatig	**37**	98	36	39	47	32	38	33	34	21	27	28	31	34	28	40	34	16	18	19	33	26	30,70	47,4%
Sch specialistisch	**19**	49	29	24	32	33	33	31	31	23	24	26	27	24	24	24	21	18	21	19	17	19	25,00	38,6%
Jaar			**1741**	**1742**	**1743**	**1744**	**1745**	**1746**	**1747**	**1748**	**1749**	**1750**	**1751**	**1752**	**1753**	**1754**	**1755**	**1756**	**1757**	**1758**	**1759**	**1760**		
DV eenmalig	**3**	90	9	6	9	2	5	2	3	2	2	6	11	7	2	2	4	1	0	5	7	5	4,50	3,2%
DV sporadisch	**4**	118	10	8	10	5	5	2	6	3	2	12	10	12	7	5	6	0	8	3	4	0	5,90	4,2%
DV regelmatig	**43**	1208	88	44	101	47	77	53	65	31	61	53	71	67	58	78	72	25	35	45	75	62	60,40	42,8%
DV specialistisch	**50**	1404	106	36	112	63	119	65	84	44	78	83	77	76	66	65	58	46	57	54	56	59	70,20	49,8%

1791-1810

	%	Totaal	1791	1792	1793	1794	1795	1796	1797	1798	1799	1800	1801	1802	1803	1804	1805	1806	1807	1808	1809	1810	Gem/jaar	Gem/jaar2	Gem %
Sch totaal	**100**	54	27	32	3	27	0	0	0	0	0	0	0	16	3	0	0	0	0	0	0	0	5,40	18,00	100,0%
Sch nieuw (alle)			27	14	2	5	0	0	0	0	0	0	0	5	1	0	0	0	0	0	0	0	2,70	9,00	50,0%
Sch nieuw (niet eenmalig)			26	7	2	5	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	2,10	7,00	38,9%
Sch bekend			0	18	1	22	0	0	0	0	0	0	0	11	2	0	0	0	0	0	0	0	2,70	9,00	50,0%
DV totaal	**100**	178	47	55	4	48	0	0	0	0	0	0	0	21	3	0	0	0	0	0	0	0	8,90	29,67	
DV totaal/sch totaal		3,30	1,74	1,72	1,33	1,78								1,31	1,00								1,48		
Sch eenmalig	**22**	12	1	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0,60	2,00	11,1%
Sch sporadisch	**20**	11	5	5	0	10	0	0	0	0	0	0	0	7	1	0	0	0	0	0	0	0	1,40	4,67	25,9%
Sch regelmatig	**28**	15	13	13	1	12	0	0	0	0	0	0	0	5	1	0	0	0	0	0	0	0	2,25	7,50	41,7%
Sch specialistisch	**30**	16	8	7	2	5	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1,15	3,83	21,3%
Jaar			**1791**	**1792**	**1793**	**1794**	**1795**	**1796**	**1797**	**1798**	**1799**	**1800**	**1801**	**1802**	**1803**	**1804**	**1805**	**1806**	**1807**	**1808**	**1809**	**1810**			
DV eenmalig	**7**	12	1	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0,60	2,00	6,7%
DV sporadisch	**20**	35	6	7	0	13	0	0	0	0	0	0	0	8	1	0	0	0	0	0	0	0	1,75	5,83	19,7%
DV regelmatig	**43**	77	21	23	1	23	0	0	0	0	0	0	0	8	1	0	0	0	0	0	0	0	3,85	12,83	43,3%
DV specialistisch	**30**	54	19	18	3	12	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	2,70	9,00	30,3%

Lemmer

1741-1760

	%	Totaal	1741	1742	1743	1744	1745	1746	1747	1748	1749	1750	1751	1752	1753	1754	1755	1756	1757	1758	1759	1760	Gem/jaar	Gem %
Sch totaal	**100**	140	21	24	25	25	21	17	20	20	20	27	38	33	28	33	28	26	23	32	26	31	25,90	100,0%
Sch nieuw (alle)			21	11	11	7	1	4	8	4	5	5	11	6	10	5	4	3	4	7	4	9	7,00	27,0%
Sch nieuw (niet eenmalig)			18	7	8	3	1	3	5	2	5	4	3	2	5	3	2	2	3	4	3	3	4,30	16,6%
Sch bekend			0	13	14	18	20	13	12	16	15	22	27	27	18	28	24	23	19	25	22	22	18,90	73,0%
DV totaal	**100**	1222	55	54	57	53	51	45	45	37	58	71	112	93	65	80	63	51	52	67	49	64	61,10	
DV totaal/sch totaal		8,73	2,62	2,25	2,28	2,12	2,43	2,65	2,25	1,85	2,90	2,63	2,95	2,82	2,32	2,42	2,25	1,96	2,26	2,09	1,88	2,06	2,35	
Sch eenmalig	**39**	54	3	4	3	4	0	1	3	2	0	1	8	4	5	2	2	1	1	3	1	6	2,70	10,4%
Sch sporadisch	**6**	9	1	2	1	2	2	0	2	1	0	2	1	2	4	2	3	4	1	2	4	1	1,85	7,1%
Sch regelmatig	**36**	51	10	10	12	10	10	9	6	10	11	13	18	18	12	19	17	14	13	19	13	14	12,90	49,8%
Sch specialistisch	**19**	26	7	8	9	9	9	7	9	7	9	11	11	9	7	10	6	7	8	8	8	10	8,45	32,6%
Jaar			**1741**	**1742**	**1743**	**1744**	**1745**	**1746**	**1747**	**1748**	**1749**	**1750**	**1751**	**1752**	**1753**	**1754**	**1755**	**1756**	**1757**	**1758**	**1759**	**1760**		
DV eenmalig	**4**	54	3	4	3	4	0	1	3	2	0	1	8	4	5	2	2	1	1	3	1	6	2,70	4,4%
DV sporadisch	**5**	57	2	3	1	4	5	0	2	1	0	4	1	2	5	2	5	7	1	3	7	2	2,85	4,7%
DV regelmatig	**47**	571	25	21	21	16	18	23	16	16	27	29	63	54	33	47	32	22	27	37	16	28	28,55	46,7%
DV specialistisch	**44**	540	25	26	32	29	28	21	24	18	31	37	40	33	22	29	24	21	23	24	25	28	27,00	44,2%

1791-1810

	%	Totaal	1791	1792	1793	1794	1795	1796	1797	1798	1799	1800	1801	1802	1803	1804	1805	1806	1807	1808	1809	1810	Gem/jaar	Gem/jaar2	Gem %
Sch totaal	**100**	62	29	40	24	22	0	0	0	0	0	0	0	16	7	0	0	0	0	0	0	0	1,64	23,00	100,0%
Sch nieuw (alle)			29	20	4	4	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	3,10	10,33	44,9%
Sch nieuw (niet eenmalig)			27	16	3	2	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	2,65	8,83	38,4%
Sch bekend			0	20	20	18	0	0	0	0	0	0	0	11	7	0	0	0	0	0	0	0	3,80	12,67	55,1%
DV totaal	**100**	301	56	107	61	37	0	0	0	0	0	0	0	33	7	0	0	0	0	0	0	0	15,05	50,17	
DV totaal/sch totaal		4,85	1,93	2,68	2,54	1,68								2,06	1,00								1,98		
Sch eenmalig	**15**	9	2	4	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,45	1,50	6,5%
Sch sporadisch	**18**	11	3	7	5	5	0	0	0	0	0	0	0	9	4	0	0	0	0	0	0	0	1,65	5,50	23,9%
Sch regelmatig	**44**	27	14	17	8	10	0	0	0	0	0	0	0	6	3	0	0	0	0	0	0	0	2,90	9,67	42,0%
Sch specialistisch	**24**	15	10	12	10	5	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1,90	6,33	27,5%
Jaar			**1791**	**1792**	**1793**	**1794**	**1795**	**1796**	**1797**	**1798**	**1799**	**1800**	**1801**	**1802**	**1803**	**1804**	**1805**	**1806**	**1807**	**1808**	**1809**	**1810**			
DV eenmalig	**3**	9	2	4	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,45	1,50	3,0%
DV sporadisch	**21**	62	4	16	13	8	0	0	0	0	0	0	0	17	4	0	0	0	0	0	0	0	3,10	10,33	20,6%
DV regelmatig	**37**	111	23	44	13	16	0	0	0	0	0	0	0	12	3	0	0	0	0	0	0	0	5,55	18,50	36,9%
DV specialistisch	**40**	119	27	43	34	11	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	5,95	19,83	39,5%

Workum

1641-1660

	%	Totaal	1641	1642	1643	1644	1645	1646	1647	1648	1649	1650	1651	1652	1653	1654	1655	1656	1657	1658	1659	1660	Gem/jaar	Gem %
Sch totaal	**100**	84	6	6	13	18	2	18	14	16	24	22	13	8	4	9	10	8	6	3	0	7	10,35	100,0%
Sch nieuw (alle)			6	4	8	12	0	12	3	5	8	7	3	0	0	2	6	2	1	2	0	3	4,20	40,6%
Sch nieuw (niet eenmalig)			5	2	5	5	0	8	2	3	4	2	1	0	0	2	2	0	0	1	0	1	2,15	20,8%
Sch bekend			0	2	5	6	2	6	11	11	16	15	10	8	4	7	4	6	5	1	0	4	6,15	59,4%
DV totaal	**100**	451	12	15	33	34	3	34	25	36	58	58	37	20	5	18	21	17	11	3	0	11	22,55	
DV totaal/sch totaal		5,37	2,00	2,50	2,54	1,89	1,50	1,89	1,79	2,25	2,42	2,64	2,85	2,50	1,25	2,00	2,10	2,13	1,83	1,00		1,57	2,03	
Sch eenmalig	**49**	41	1	2	3	7	0	4	1	2	4	5	2	0	0	0	4	2	1	1	0	2	2,05	19,8%
Sch sporadisch	**5**	4	0	0	0	1	0	2	0	0	2	2	0	0	0	1	1	1	0	0	0	1	0,55	5,3%
Sch regelmatig	**36**	30	4	1	5	6	0	7	8	9	12	9	7	6	3	6	4	4	4	2	0	3	5,00	48,3%
Sch specialistisch	**11**	9	1	3	5	4	2	5	5	5	6	6	4	2	1	2	1	1	1	0	0	1	2,75	26,6%
Jaar			**1641**	**1642**	**1643**	**1644**	**1645**	**1646**	**1647**	**1648**	**1649**	**1650**	**1651**	**1652**	**1653**	**1654**	**1655**	**1656**	**1657**	**1658**	**1659**	**1660**		
DV eenmalig	**9**	41	1	2	3	7	0	4	1	2	4	5	2	0	0	0	4	2	1	1	0	2	2,05	9,1%
DV sporadisch	**3**	14	0	0	0	2	0	3	0	0	2	2	0	0	0	1	2	1	0	0	0	1	0,70	3,1%
DV regelmatig	**45**	202	10	1	9	12	0	13	12	13	29	24	19	14	4	12	9	8	6	2	0	5	10,10	44,8%
DV specialistisch	**43**	194	1	12	21	13	3	14	12	21	23	27	16	6	1	5	6	6	4	0	0	3	9,70	43,0%

1691-1710

	%	Totaal	1691	1692	1693	1694	1695	1696	1697	1698	1699	1700	1701	1702	1703	1704	1705	1706	1707	1708	1709	1710	Gem/jaar	Gem %
Sch totaal	**100**	73	8	11	15	15	24	13	18	27	27	17	14	11	4	5	6	3	3	3	3	3	11,50	100,0%
Sch nieuw (alle)			8	8	9	5	7	3	5	6	7	4	1	5	0	1	0	0	1	0	3	0	3,65	31,7%
Sch nieuw (niet eenmalig)			5	8	7	5	6	3	4	5	3	3	1	3	0	1	0	0	0	0	0	0	2,70	23,5%
Sch bekend			0	3	6	10	17	10	13	21	20	13	13	6	4	4	6	3	2	3	0	3	7,85	68,3%
DV totaal	**100**	448	11	15	29	30	42	20	27	81	61	32	28	23	6	10	11	6	3	6	3	4	22,40	
DV totaal/sch totaal		6,14	1,38	1,36	1,93	2,00	1,75	1,54	1,50	3,00	2,26	1,88	2,00	2,09	1,50	2,00	1,83	2,00	1,00	2,00	1,00	1,33	1,77	
Sch eenmalig	**26**	19	3	0	2	0	1	0	1	1	4	1	0	2	0	0	0	0	1	0	3	0	0,95	8,3%
Sch sporadisch	**12**	9	1	1	2	1	2	0	0	3	2	3	6	2	0	0	2	0	1	0	0	1	1,35	11,7%
Sch regelmatig	**53**	39	4	10	11	13	18	11	11	17	16	9	6	6	4	5	4	3	1	3	0	2	7,70	67,0%
Sch specialistisch	**8**	6	0	0	0	1	3	2	6	6	5	4	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1,50	13,0%
Jaar			**1691**	**1692**	**1693**	**1694**	**1695**	**1696**	**1697**	**1698**	**1699**	**1700**	**1701**	**1702**	**1703**	**1704**	**1705**	**1706**	**1707**	**1708**	**1709**	**1710**		
DV eenmalig	**4**	19	3	0	2	0	1	0	1	1	4	1	0	2	0	0	0	0	1	0	3	0	0,95	4,2%
DV sporadisch	**10**	44	2	1	4	2	3	0	0	5	2	4	11	5	0	0	3	0	1	0	0	1	2,20	9,8%
DV regelmatig	**66**	297	6	14	23	26	33	17	17	45	36	16	10	14	6	10	8	6	1	6	0	3	14,85	66,3%
DV specialistisch	**20**	88	0	0	0	2	5	3	9	30	19	11	7	2	0	0	0	0	0	0	0	0	4,40	19,6%

1741-1760

	%	Totaal	1741	1742	1743	1744	1745	1746	1747	1748	1749	1750	1751	1752	1753	1754	1755	1756	1757	1758	1759	1760	Gem/jaar	Gem %
Sch totaal	**100**	181	23	21	24	19	21	26	26	29	29	37	46	49	44	49	41	30	26	30	25	31	31,30	100,0%
Sch nieuw (alle)			23	9	6	4	11	5	8	8	8	11	15	14	9	10	9	3	4	9	4	11	9,05	28,9%
Sch nieuw (niet eenmalig)			20	8	3	4	7	4	5	7	6	6	9	8	3	4	3	1	1	8	3	3	5,65	18,1%
Sch bekend			0	12	18	15	10	21	18	21	21	26	31	35	35	39	32	27	22	21	21	20	22,25	71,1%
DV totaal	**100**	1383	40	50	54	38	32	56	56	50	77	104	126	112	104	112	93	62	55	63	48	51	69,15	
DV totaal/sch totaal		7,64	1,74	2,38	2,25	2,00	1,52	2,15	2,15	1,72	2,66	2,81	2,74	2,29	2,36	2,29	2,27	2,07	2,12	2,10	1,92	1,65	2,16	
Sch eenmalig	**38**	68	3	1	3	0	4	1	3	1	2	5	6	6	6	6	6	2	3	1	1	8	3,40	10,9%
Sch sporadisch	**9**	17	4	2	2	2	1	1	2	4	2	5	3	3	2	4	4	1	1	1	1	2	2,35	7,5%
Sch regelmatig	**39**	71	13	13	14	14	12	16	12	14	15	15	21	27	23	27	21	20	14	21	18	15	17,25	55,1%
Sch specialistisch	**14**	25	3	5	5	3	4	8	9	10	10	12	16	13	13	12	10	7	8	7	5	6	8,30	26,5%
Jaar			**1741**	**1742**	**1743**	**1744**	**1745**	**1746**	**1747**	**1748**	**1749**	**1750**	**1751**	**1752**	**1753**	**1754**	**1755**	**1756**	**1757**	**1758**	**1759**	**1760**		
DV eenmalig	**5**	68	3	1	3	0	4	1	3	1	2	5	6	6	6	6	6	2	3	1	1	8	3,40	4,9%
DV sporadisch	**4**	59	5	3	2	3	2	1	2	4	3	8	3	3	3	6	5	1	1	1	1	2	2,95	4,3%
DV regelmatig	**54**	747	23	32	30	25	19	30	25	24	38	41	60	64	52	61	48	40	30	45	31	29	37,35	54,0%
DV specialistisch	**37**	509	9	14	19	10	7	24	26	21	34	50	57	39	43	39	34	19	21	16	15	12	25,45	36,8%

1791-1810

	%	Totaal	1791	1792	1793	1794	1795	1796	1797	1798	1799	1800	1801	1802	1803	1804	1805	1806	1807	1808	1809	1810	Gem/jaar	Gem/jaar2	Gem %
Sch totaal	**100**	73	39	44	23	21	0	1	0	0	0	0	0	8	2	0	0	0	0	0	0	0	6,90	19,71	100,0%
Sch nieuw (alle)			39	20	7	3	0	1	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	3,65	10,43	52,9%
Sch nieuw (niet eenmalig)			30	15	1	3	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	2,50	7,14	36,2%
Sch bekend			0	24	16	18	0	0	0	0	0	0	0	5	2	0	0	0	0	0	0	0	3,25	9,29	47,1%
DV totaal	**100**	280	79	103	36	45	0	1	0	0	0	0	0	13	3	0	0	0	0	0	0	0	14,00	40,00	
DV totaal/sch totaal		3,84	2,03	2,34	1,57	2,14		1,00						1,63	1,50								1,74		
Sch eenmalig	**32**	23	9	5	6	0	0	1	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	1,15	3,29	16,7%
Sch sporadisch	**4**	3	1	0	2	3	0	0	0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0,45	1,29	6,5%
Sch regelmatig	**52**	38	23	30	11	16	0	0	0	0	0	0	0	4	1	0	0	0	0	0	0	0	4,25	12,14	61,6%
Sch specialistisch	**12**	9	6	9	4	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1,05	3,00	15,2%
Jaar			**1791**	**1792**	**1793**	**1794**	**1795**	**1796**	**1797**	**1798**	**1799**	**1800**	**1801**	**1802**	**1803**	**1804**	**1805**	**1806**	**1807**	**1808**	**1809**	**1810**			
DV eenmalig	**8**	23	9	5	6	0	0	1	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	1,15	3,29	8,2%
DV sporadisch	**6**	18	4	0	3	7	0	0	0	0	0	0	0	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0,90	2,57	6,4%
DV regelmatig	**61**	172	49	63	17	33	0	0	0	0	0	0	0	8	2	0	0	0	0	0	0	0	8,60	24,57	61,4%
DV specialistisch	**24**	67	17	35	10	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3,35	9,57	23,9%

Woudsend

1691-1710

	%	Totaal	1691	1692	1693	1694	1695	1696	1697	1698	1699	1700	1701	1702	1703	1704	1705	1706	1707	1708	1709	1710	Gem/jaar	Gem %
Sch totaal	**100**	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,05	100,0%
Sch nieuw (alle)			0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,05	100,0%
Sch nieuw (niet eenmalig)			0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,05	100,0%
Sch bekend			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00	0,0%
DV totaal	**100**	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,10	
DV totaal/sch totaal		2,00										2,00											0,10	
Sch eenmalig	**0**	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00	0,0%
Sch sporadisch	**0**	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00	0,0%
Sch regelmatig	**0**	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,05	100,0%
Sch specialistisch	**0**	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00	0,0%
Jaar			**1691**	**1692**	**1693**	**1694**	**1695**	**1696**	**1697**	**1698**	**1699**	**1700**	**1701**	**1702**	**1703**	**1704**	**1705**	**1706**	**1707**	**1708**	**1709**	**1710**		
DV eenmalig	**0**	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00	0,0%
DV sporadisch	**0**	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00	0,0%
DV regelmatig	**100**	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,10	100,0%
DV specialistisch	**0**	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00	0,0%

1741-1760

	%	Totaal	1741	1742	1743	1744	1745	1746	1747	1748	1749	1750	1751	1752	1753	1754	1755	1756	1757	1758	1759	1760	Gem/jaar	Gem %
Sch totaal	**100**	231	41	37	37	40	29	22	28	53	39	43	61	65	65	67	54	40	37	43	32	40	43,65	100,0%
Sch nieuw (alle)			41	16	12	10	7	6	6	19	9	14	17	12	15	9	13	5	1	8	2	9	11,55	26,5%
Sch nieuw (niet eenmalig)			32	12	5	8	5	5	4	8	7	11	8	5	11	2	5	3	0	7	2	5	7,25	16,6%
Sch bekend			0	21	25	30	22	16	22	34	30	29	44	53	50	58	41	35	36	35	30	31	32,10	73,5%
DV totaal	**100**	1913	95	73	72	85	58	44	62	98	89	105	143	176	150	172	120	81	68	82	61	79	95,65	
DV totaal/sch totaal		8,28	2,32	1,97	1,95	2,13	2,00	2,00	2,21	1,85	2,28	2,44	2,34	2,71	2,31	2,57	2,22	2,03	1,84	1,91	1,91	1,98	2,15	
Sch eenmalig	**37**	86	9	4	7	2	2	1	2	11	2	3	9	7	4	7	8	2	1	1	0	4	4,30	9,9%
Sch sporadisch	**6**	14	1	6	2	1	2	1	0	3	2	2	1	3	5	2	2	0	1	2	2	3	2,05	4,7%
Sch regelmatig	**40**	93	20	16	19	26	16	12	16	24	23	23	32	36	33	36	27	24	23	30	23	25	24,20	55,4%
Sch specialistisch	**16**	38	11	11	9	11	9	8	10	15	12	15	19	19	23	22	17	14	12	10	7	8	13,10	30,0%
Jaar			**1741**	**1742**	**1743**	**1744**	**1745**	**1746**	**1747**	**1748**	**1749**	**1750**	**1751**	**1752**	**1753**	**1754**	**1755**	**1756**	**1757**	**1758**	**1759**	**1760**		
DV eenmalig	**4**	86	9	4	7	2	2	1	2	11	2	3	9	7	4	7	8	2	1	1	0	4	4,30	4,5%
DV sporadisch	**3**	55	1	9	4	2	3	1	0	4	2	2	1	3	7	3	4	0	1	2	2	4	2,75	2,9%
DV regelmatig	**53**	1010	52	30	35	54	33	21	31	45	47	51	74	97	70	82	56	46	44	52	42	48	50,50	52,8%
DV specialistisch	**40**	762	33	30	26	27	20	21	29	38	38	49	59	69	69	80	52	33	22	27	17	23	38,10	39,8%

1791-1810

	%	Totaal	1791	1792	1793	1794	1795	1796	1797	1798	1799	1800	1801	1802	1803	1804	1805	1806	1807	1808	1809	1810	Gem/jaar	Gem/jaar2	Gem %
Sch totaal	**100**	27	14	18	7	12	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	2,60	10,40	100,0%
Sch nieuw (alle)			14	7	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1,35	5,40	51,9%
Sch nieuw (niet eenmalig)			13	7	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1,20	4,80	46,2%
Sch bekend			0	11	7	6	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1,25	5,00	48,1%
DV totaal	**100**	120	36	45	12	25	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	6,00	24,00	
DV totaal/sch totaal		4,44	2,57	2,50	1,71	2,08								2,00									2,17		
Sch eenmalig	**11**	3	1	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,15	0,60	5,8%
Sch sporadisch	**4**	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0,10	0,40	3,8%
Sch regelmatig	**74**	20	12	14	7	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2,15	8,60	82,7%
Sch specialistisch	**11**	3	1	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,20	0,80	7,7%
Jaar			**1791**	**1792**	**1793**	**1794**	**1795**	**1796**	**1797**	**1798**	**1799**	**1800**	**1801**	**1802**	**1803**	**1804**	**1805**	**1806**	**1807**	**1808**	**1809**	**1810**			
DV eenmalig	**3**	3	1	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,15	0,60	2,5%
DV sporadisch	**3**	3	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0,15	0,60	2,5%
DV regelmatig	**81**	97	31	31	12	23	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4,85	19,40	80,8%
DV specialistisch	**14**	17	4	13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,85	3,40	14,2%

Correlatiecoëfficiënt Sontdoorvaarten en Oostzeeschippers

Bron: STT, STR Online en bijlage 4.2.

Harlingen:	0,96
Hindeloopen:	0,95
Heerenveen:	0,94
Lemmer:	0,92
Workum:	0,97
Woudsend:	0,97

4.3 Voorkomen van schippers in het gecombineerde bronnenmateriaal

Bronnen: zie tabel met afkortingen.

Afkorting	Bron
Ar/Archangel	Notariële akten De Buck, Notariëel archief Amsterdam (NAA), Archangel
G/Gijsbers	Notariële akten Gijsbers, NAA, Notarieel Archief Enkhuizen, ossentransport
La/LGA	Lastgeld Amsterdam
Le/RgpLev	RGP Levantsche handel
Lha/LGHa	Last- en veilgeld Harlingen
Lho/LGHo	Lastgeld extra-ordinaris Hoorn
Lo/Lootsma	Notariële akten Lootsma, Zaans archiefmateriaal
No/Norisont	Noorse en Orisontse tolregisters
Qu/Quo1749	Quotisatiekohier 1749
Sa/SAANA	Notariële akten Hart, NAA
Sc/Schreiner	Notariële akten Schreiner, NAA, Noorwegen
ScIJ/SC IJLST	Schipperscompact IJlst 1705
St/STRO	STR Online
Zb/ZbriAms	Zeebrieven Amsterdam

4.3.1 Schipperslijst en activiteit per jaar

VN_2	=	Gestandaardiseerde voornaam
PAT_2	=	Gestandaardiseerd patroniem
AN_2	=	Gestandaardiseerde achternaam
Code	=	Bronnencode
	=	Jaren waarover geen gegevens gevonden werden
La	=	Schipper die niet voorkomt in de STR Online

Harlingen

1641-1660

Nr.	VN_2	PAT_2	AN_2	CODE	Totaal	1641	1642	1643	1644	1645	1646	1647	1648	1649	1650	1651	1652	1653	1654	1655	1656	1657	1658	1659	1660
1	ABE	LOURENS	*	LaSt	6								2	2			2								
2	ABE	REINERS	*	St	1													1							
3	ALBERT	HUBERTS	*	La	1												1								
4	ALBERT	JANS	*	St	2															1			1		
5	ALBERT	JELLES	*	St	3				1						1			1							
6	ALBERT	KLASES	*	Lha	1														1						
7	ALBERT	MARINUS	*	St	1																	1			
8	ALBERT	SIEBES	GROEN	Lha	3															3					
9	ALBERT	SIEMENS	*	LaLhaSt	60		1	5	3		2	2	4	6	9	4	6	1	8	4	2	3			
10	ALBERT	WIEBES	*	ArSt	12																2	6	1		3
11	ALLE	DOEKES	*	St	3												1		1		1				
12	ALLE	RUBENS	*	St	1													1							
13	ALLERT	JAKOBS	*	St	1										1										
14	ALLERT	LINSES	*	St	1														1						
15	ANDRIES	*	HAMERSMA	St	1								1												
16	ANDRIES	DOUWES	*	ArLaLhaSaSt	45								3	4	6		5	3		6	6	4	4		4
17	ANDRIES	EGBERTS	*	St	6																2	2	2		
18	ANNE	*	HABBES	St	1		1																		
19	ANNE	ANDRIES	*	LaLha	3												2			1					
20	ANNE	IEGES	*	La	1												1								
21	ANNE	TJALLINGS	*	G	1																				1
22	ANNE	TJEERDS	*	St	3							1		1	1										
23	ANSKE	ANSKES	*	Lha	1															1					
24	AREND	LOLLES	*	St	1												1								
25	AREND	RUURDS	*	St	1							1													
26	ARJEN	GABES	*	ScSt	9	1	5		3																
27	ARJEN	HESSELS	*	Lha	1														1						
28	ARJEN	IESES	*	Lha	4														2	2					
29	ARJEN	KLASES	*	St	1						1														
30	ARJEN	TEUNIS	BUISMAN	St	1										1										
31	AUKE	DOUWES	*	Lha	1														1						
32	AUKE	IEPES	*	La	1												1								
33	AUKE	IESES	*	LaSt	2												1						1		
34	AUKE	JELLES	*	St	1																				1
35	AUKE	SIPKES	*	LaLhoSaSt	13											3	7	3							
36	BALT	WIETSES	*	St	11		4	4	3																
37	BAUKE	FRANKES	*	La	2												2								
38	BEREND	GORSSEL	*	St	1																		1		
39	BEREND	JANS	*	St	2			1						1											
40	BIENSE	MINNES	*	St	1				1																
41	BINKE	GOFFES	*	No	1																			1	
42	BINKE	JELLES	*	ScSt	37	1	4	6	3		2	4	3	3	3	4	3	1							
43	BINNERT	DOUWES	*	St	1										1										
44	BODSE	JANS	*	St	2				1							1									
45	BOELE	KLASES	*	St	1																1				

46	BOTE	AUKES	*	St	3				2		1														
47	BRUIN	FREDERIKS	*	St	1																1				
48	CATHARINUS	PIETERS	*	Lha	1														1						
49	CHRISTIAAN	JANS	*	St	1																1				
50	DARIUS	ABES	*	St	1																1				
51	DAVID	JELLES	*	St	1								1												
52	DELIS	KLASES	*	St	1																1				
53	DIRK	*	LANGHOUT	SaSt	2									1		1									
54	DIRK	DIRKS	*	LaLha	2												1		1						
55	DIRK	IJSBRANDS	*	St	2		1														1				
56	DIRK	JANS	*	St	1						1														
57	DIRK	LAMMERTS	*	Lha	1															1					
58	DIRK	MEINERTS	*	Lha	2															2					
59	DIRK	MINNES	*	ArLaSt	10									6	1	2	1								
60	DIRK	SIEBRENS	*	LaSt	35	6	6	1	4				2	5	4	2	3	2							
61	DIRK	TIJSES	*	St	5		3						1										1		
62	DOUWE	DOUWES	*	LaLha	5												1		1	3					
63	DOUWE	HIELKES	*	LhaSt	5		1				1									2			1		
64	DOUWE	HILLES	*	St	9												1			1		2	3		2
65	DOUWE	HUBERTS	*	St	1								1												
66	DOUWE	JURJENS	*	LaLha	2												1			1					
67	DOUWE	LOLLES	WAGENAAR	St	5				2				1	1				1							
68	DOUWE	SIPKES	*	St	1														1						
69	EDGER	DOUWES	*	LhaNo	9														2	5			1		1
70	EELKE	BAUKES	*	St	6										5							1			
71	EELKE	REINERS	*	St	1										1										
72	EERKE	SIPPES	*	St	1																				1
73	EERKE	TIJSES	*	ArLaSaScSt	49		1	4	2		2	4	2	6	8	4	3	2	4	1	4	1		1	
74	EEUWE	FOPPES	*	St	12	6	6																		
75	EGBERT	HARINGS	*	St	6	2		3	1																
76	EGBERT	MEINERTS	*	St	1															1					
77	EGBERT	PIETERS	*	La	1												1								
78	EGBERT	TEUNIS	*	St	1			1																	
79	EIMERT	PIETERS	*	St	1											1									
80	EIMERT	TJEERDS	IJSLANDER	LhaSaSt	12										2	3			1	4			1		1
81	ERIC	JANS	*	St	1				1																
82	EVERT	HARIS	*	St	1												1								
83	EVERT	JANS	*	St	2										1				1						
84	EVERT	SIEMENS	*	St	4									2		2									
85	FEDDE	FONGERS	*	La	1												1								
86	FEDDE	TJEERDS	*	Lha	1														1						
87	FEDDRIK	WIEBES	*	SaSt	2												1	1							
88	FEIKE	THOMAS	*	St	1										1										
89	FEITE	FONGERS	*	La	1												1								
90	FEKKE	TJEERDS	*	LaLha	3												2		1						
91	FOKKE	PIETERS	RAS	St	16	5	4	4	1		2														
92	FOLKERT	HEMKES	*	LaLha	3												2		1						
93	FOLKERT	MINKS	*	St	4		2								1	1									
94	FOPPE	ALBERTS	*	St	1										1										
95	FOPPE	GERRITS	*	St	2		1							1											
96	FOPPE	HESSELS	KIEWIET	Sa	2											2									
97	FOPPE	TJEERDS	*	LaSt	14	3	1	1	3		1		3	1			1								
98	FRANKE	JAKOBS	*	Lha	1															1					
99	FREERK	JANS	*	Lha	1															1					
100	FREERK	LUNE	*	St	1								1												
101	FREERK	SIPKES	*	LhaSaSt	32													2	6	10	7	4	2		1
102	FREERK	WIEBES	*	LaLhaSt	33											4	4	1	6	3	1	8	4		2
103	GATSE	JOCHEMS	*	La	1												1								
104	GEELE	GALES	*	LhaSa	2												1			1					
105	GEELE	SIEBRENS	*	LaLha	2												1			1					
106	GEERT	GERRITS	*	St	2															1	1				
107	GEERT	LOLLES	*	St	1	1																			
108	GERBEN	DOUWES	*	GLha	3														2					1	
109	GERBEN	GERRITS	*	Lha	1															1					
110	GERRIT	FREDERIKS	*	St	1										1										
111	GERRIT	HIDDES	*	St	1										1										
112	GERRIT	JANS	TROMPETTER	St	6			1					2	2			1								
113	GERRIT	LAURENS	*	St	2														2						
114	GERRIT	LOURENS	*	St	2							2													
115	GERRIT	MINNES	*	St	1					1															
116	GERRIT	PIETERS	*	St	1	1																			
117	GIJSBERT	KARSTES	*	St	1			1																	
118	GOSSE	JANS	*	LhaSt	55	1	2	1	1		2	2	1	3	4	5	1	3	8	12	4	2	3		
119	HAANTJE	LAMMERTS	*	G	2				1	1															
120	HAIE	BODSES	*	Lha	1															1					
121	HAIE	REMKES	*	St	1				1																
122	HANS	HENDRIKS	MACKAY	St	13		4	3	4		2														
123	HANS	JOUWS	*	Lo	1			1																	
124	HANS	OBBES	*	La	1												1								
125	HARING	ALLES	*	St	1										1										
126	HARING	DOUWES	*	LaLhaSaSt	50	4	6	3	2		1	2		4	2	6	5		4	9	2				

127	HARING	EGBERTS	*	LhaSaSt	91	3	4		3	1	4	6	6	7	8	9	4	2	10	8	7	3	4		2
128	HARING	KORNELIS	*	St	1																	1			
129	HARING	LUBBERTS	*	St	3	1								1							1				
130	HARING	PIETERS	*	St	1	1																			
131	HARING	REINERS	*	St	1			1																	
132	HARING	SIEBRENS	*	St	1						1														
133	HARING	SIEMENS	*	St	3		3																		
134	HARMEN	*	BROUWER	St	1								1												
135	HARMEN	*	DEURSEN	St	1			1																	
136	HARMEN	*	HOOGLAND	St	1														1						
137	HARMEN	JANS	*	La	1												1								
138	HARMEN	KLASES	*	St	1								1												
139	HARMEN	KLASES	GREIJER	LaSaScSt	16		3		2			5	2				3	1							
140	HARMEN	REINERS	*	St	1				1																
141	HEIN	DINGLUMS	*	St	1															1					
142	HEIN	FRANSES	*	SaSt	5										2		3								
143	HEIN	FREDERIKS	*	St	8			5	3																
144	HEIN	OENES	*	La	1												1								
145	HEIN	RIENKS	*	ArLaLhaSaSt	38						2	2	5	6	6	1	7		4	5					
146	HEIN	TJEBBES	*	Lha	1															1					
147	HEMME	BAUKES	*	Lha	1														1						
148	HENDRIK	DOUWES	*	St	1	1																			
149	HENDRIK	FREDERIKS	*	St	2																2				
150	HENDRIK	GOVERTS	*	Lha	1														1						
151	HENDRIK	HARMENS	*	LhaSaSt	3														1	2					
152	HENDRIK	JAKOBS	*	St	5											2	1		1						1
153	HENDRIK	PIETERS	HAAN	G	1															1					
154	HENDRIK	RINTJES	*	La	1												1								
155	HENDRIK	SCHELTES	*	La	1												1								
156	HENDRIK	SIPKES	*	St	1																1				
157	HENDRIK	TEEKES	*	Lha	1															1					
158	HENDRIK	TEUNIS	*	ArSt	6																	2	1	1	2
159	HENDRIK	WIEBES	*	St	2																1				1
160	HERE	*	*	Lha	1														1						
161	HIDDE	WIEGERS	*	LhaSt	5														2	3					
162	HIELKE	DOUWES	*	St	1									1											
163	HIELKE	HOITES	*	LaSa	3											1	2								
164	HIELKE	JOHANNES	*	LaSaSt	38		1				2	3	4	5	8	5	7	2	1						
165	HIELKE	PIETERS	*	Lho	1													1							
166	HILDERT	MEINERTS	*	La	2												2								
167	HILLE	GRATES	*	St	1	1																			
168	HILLE	HOITES	*	G	1																			1	
169	HOBBE	JOUKES	*	St	1									1											
170	HUBERT	SINTS	*	St	4	3	1																		
171	IDS	JAKOBS	DONKER	LaSt	13										3	2	3	3			2				
172	IDS	JANS	*	Sc	1		1																		
173	IEDE	HEMKES	*	LaLha	2												1		1						
174	IEDE	HIELKES	*	Lha	1														1						
175	IEGE	HARINGS	*	Lha	1															1					
176	IEGE	STOFFELS	*	LhaSt	7														4	3					
177	IETE	DOEKES	*	St	1																	1			
178	IJSBRAND	IJSBRANDS	*	LaSaSt	39				3			2	6	8	4	8	3	2		3					
179	IJSBRAND	KARSTES	*	LaSaSt	58	2	3	5	4		3	4	2	1	7	4	6	2	6	5	2	2			
180	IJSBRAND	TIJSES	*	St	1												1								
181	INDERT	TJERKS	*	LaSaSt	7											2	4			1					
182	ISAAK	JANS	GROENEWOUD	G	1															1					
183	JAKOB	BAUKES	*	Lha	1															1					
184	JAKOB	BOUWES	*	St	5																		1		4
185	JAKOB	HANSES	*	La	1												1								
186	JAKOB	IEKES	*	St	2										2										
187	JAKOB	JAKOBS	*	St	1																		1		
188	JAKOB	JANS	*	ArGLaLhaSaSt	86	3	6	5	5	1	6	6	6	2	5	7	6	3	7	8	3	4	3		
189	JAKOB	JANS	VLIEG	Lha	1														1						
190	JAKOB	JELTES	*	St	2																				2
191	JAKOB	KORNELIS	*	St	2	1		1																	
192	JAKOB	MARTENS	*	Lha	1															1					
193	JAKOB	SIEBRENS	*	St	1															1					
194	JAN	*	BAS	St	2									1	1										
195	JAN	BERENDS	*	St	1						1														
196	JAN	BINKES	*	LhaSt	45										2	6	4	2	8	9	6	2	4		2
197	JAN	BOUWES	*	St	1																	1			
198	JAN	DIRKS	*	St	1				1																
199	JAN	EERKES	*	SaSt	3				1										1				1		
200	JAN	FEDDES	*	LaLha	9												2		3	4					
201	JAN	FEITES	*	St	2													2							
202	JAN	FOPPES	*	Lha	1															1					
203	JAN	FREDERIKS	*	LhaSt	2						1								1						
204	JAN	GERLOFS	*	ArLaSt	16				1		3	3	2	3	2		1								1
205	JAN	GERRITS	*	LhaSt	15				1			2	3	5	2				1	1					
206	JAN	GOSSES	*	LhaSt	16									4	2				4	6					
207	JAN	HENDRIKS	*	GSt	33			4	2		3	4	6	6	2	3			1			1	1		

208	JAN	HILLES	*	St	2		1		1																
209	JAN	HUBERTS	*	ArLaLhaSaSt	40								4	5	5	9	5	2	2	8					
210	JAN	JAKOBS	*	GLaLhaSt	20	3	5									1	2		1	3		2	3		
211	JAN	JANS	*	St	3							1	1			1									
212	JAN	JANSEN	*	St	1										1										
213	JAN	JETSES	*	St	1										1										
214	JAN	KLASES	*	LhaSa	8														2	6					
215	JAN	KOLLE	*	St	3	1		1					1												
216	JAN	KRIJNS	*	St	1													1							
217	JAN	LOLLES	*	LaLhaSaSt	70	3	5	2	3		6	4	5	1	4	7	4	3	7	5	5	3	3		
218	JAN	LUBBERTS	*	La	1												1								
219	JAN	MOSES	*	St	1															1					
220	JAN	PIETERS	*	GLaLha	4	1											1			2					
221	JAN	REINERS	*	GLaLhaSt	28				1						4	6	4		6	5	2				
222	JAN	SIEMENS	*	Lha	1														1						
223	JAN	SIERDS	*	Lha	1															1					
224	JAN	SIPKES	*	St	2																				2
225	JAN	TEEKES	*	St	1										1										
226	JAN	THIJSSEN	*	St	1		1																		
227	JAN	TJEERDS	BLEKER	G	1																			1	
228	JAN	TOL	*	St	1			1																	
229	JAN	WIEBES	*	St	8																	6	1		1
230	JARICH	DOUWES	*	G	2																1	1			
231	JARICH	JAKOBS	*	La	3												3								
232	JARICH	JANS	*	St	1				1																
233	JELLE	AUKES	*	LaSaSt	76	1	5	5	4		2	4	5	2	7	6	7	3	7	6	3	4	3		2
234	JELLE	JANS	*	St	3						2								1						
235	JELLE	PIETERS	*	La	3												3								
236	JELLE	WIENSENS	*	St	1																1				
237	JELTE	JOHANNES	*	Lha	5														2	3					
238	JETSE	JANS	*	St	9	2	4	1	2																
239	JOEKE	WILLEMS	*	St	5	3	2																		
240	JOHANNES	ALBERTS	*	St	1																		1		
241	JOHANNES	BENEDICTUS	*	St	3																	3			
242	JOHANNES	NUTTERTS	*	Lha	1														1						
243	JOOST	MICHIELS	*	St	4										4										
244	JOSEF	*	NOORLAST	St	1							1													
245	JOSEF	KLASES	BEER	St	6									2	2				2						
246	JOUKE	WILLEMS	*	St	1	1																			
247	JURJEN	TIEGES	*	Lha	3															3					
248	KARST	PIETERS	*	Lha	3															3					
249	KARST	SIEBRENS	*	St	1	1																			
250	KLAAS	IJSBRANDS	*	St	2											2									
251	KLAAS	JANS	*	St	2											2									
252	KLAAS	KLASES	JONAS	G	1																1				
253	KLAAS	PIETERS	*	St	2														1				1		
254	KLAAS	SETSES	*	La	1												1								
255	KLAAS	SIPKES	*	LhaSt	18														2		6	6	2		2
256	KORNELIS	*	BRUINS	St	1													1							
257	KORNELIS	EGBERTS	*	LaSaSt	15										4	4	6	1							
258	KORNELIS	KORNELIS	*	ArSaSt	59	5	6	5	3		2	2	2	6	5	2	1	2	7	3	4		1		3
259	KORNELIS	MICHIELS	*	St	1											1									
260	KORNELIS	PIETERS	*	St	1							1													
261	KORNELIS	SIEMENS	*	St	1	1																			
262	KORNELIS	STOFFELS	*	Ar	1																			1	
263	KORNELIS	WIEGERS	*	St	2											2									
264	KRIJN	HENDRIKS	*	St	1																1				
265	LAMMERT	GERRITS	*	La	2												2								
266	LAMMERT	REINERS	*	LhaScSt	27	6	1	3	3		5	3							2	4					
267	LEENDERT	PIETERS	*	St	18										2	4	4	2	2	2	2				
268	LEENDERT	TJEERDS	*	St	4												1					2	1		
269	LIEUWE	IESKES	*	ArSt	3																		1	1	1
270	LIEUWE	JANS	*	LaSt	60	4	4	6	3		4	3	6	5	5	5	6	1	4	4					
271	LIEUWKE	WIEBRENS	*	St	1				1																
272	LUDOLF	JANS	*	St	1							1													
273	MARTEN	GILLES	*	SaSt	66	4	5	5	3		6	2	5	3	1	5	4	2	5	6	5	3	2		
274	MARTEN	MARTENS	*	ArSaSt	12												2	1	6	3					
275	MARTEN	MINSES	*	St	1				1																
276	MARTEN	REINERS	*	St	1										1										
277	MARTEN	SALVES	*	LaLha	5												3		2						
278	MEINERT	JAKOBS	*	St	3									3											
279	MEINERT	REINERS	*	La	3												3								
280	MEINERT	TIJSES	*	St	1										1										
281	MELLE	MELLES	*	St	2															2					
282	NANNE	PIETERS	*	St	1				1																
283	NIELS	SEVERIJNS	*	St	1												1								
284	OBBE	SIETES	*	St	1															1					
285	OENE	BOUDEWIJNS	*	St	6													2					2		2
286	OTTE	DOEKES	*	LaSaSt	25												2	4	7	6	1	3	2		
287	OTTE	JANS	*	St	4										2	2									
288	PAULUS	DOUWES	*	St	7				2		5														

289	PIEBE	MOSES	*	St	1												1								
290	PIEBE	WIETSES	*	St	22	4	5	4								4	1	1	2	1					
291	PIEKE	LIESINGA	*	Sa	1											1									
292	PIETER	*	TEMPELMAN	St	8	4	4																		
293	PIETER	AKEN	*	St	1													1							
294	PIETER	BRANDS	*	St	1																				1
295	PIETER	EDSES	*	St	5										3	2									
296	PIETER	GERRITS	*	LhaSt	2										1				1						
297	PIETER	HARMENS	*	St	5			2	3																
298	PIETER	HIELKES	*	St	2										2										
299	PIETER	HILLES	*	G	1																		1		
300	PIETER	IEGES	*	Lha	6														2	4					
301	PIETER	IJSBRANDS	*	LhaSt	49									2	6	5	5	2	7	10	6	3			3
302	PIETER	JAKOBS	DONKER	St	16	6	7	3																	
303	PIETER	JAKOBS	HINGST	GSt	21	1					2	2	5	6	4	1									
304	PIETER	JANS	PROP	St	6											5	1								
305	PIETER	JETSES	*	G	2				1										1						
306	PIETER	KLASES	*	St	2									2											
307	PIETER	MARTENS	*	St	18	4	5	1			2			3	2		1								
308	PIETER	SIEMENS	*	St	1									1											
309	PIETER	TJEBBES	*	LhaSt	2															2					
310	PIETER	WIETSES	*	St	1															1					
311	PIETER	WILLEMS	*	Lho	2													2							
312	POPKE	JANS	*	St	1																1				
313	POPPE	GERRITS	*	St	3							1		2											
314	POPPE	TJEERDS	*	St	18	3	2	5	1		1	3	1	2											
315	REIN	KORNELIS	*	ArLhaSaSt	29						2	5	6	1	7					5	3				
316	REIN	LOLKES	*	LhaSt	21						2	2	3	4	2				4	4					
317	REIN	PIETERS	*	LaSaSt	39	5	2	3	2		2	4	4	4	8	1	3	1							
318	REIN	REINDERS	*	St	18	2	4	3	2				1	1	3		1	1							
319	REIN	REINS	*	St	40	4	2	1	1		3	1	6	7	2	3	4	1	2			2			1
320	REIN	ROELOFS	*	St	1								1												
321	REINER	DAAMS	*	St	1												1								
322	REINER	HILLEBRANDS	*	St	3																2		1		
323	REINER	JANS	*	LaSt	20								1		2	6	7	3	1						
324	REINER	MINNES	*	St	3		1	1			1														
325	REINER	REINERS	*	LaSt	3						1						2								
326	REINER	RUURDS	*	St	1											1									
327	RIDSERT	HIELKES	*	St	1																1				
328	RIENK	MEINERTS	*	St	1		1																		
329	RIENK	MINNES	*	St	24	2	2	3	2		5	4	4		1	1									
330	RIENK	RIENKS	*	LaSt	3											1	2								
331	RINNERT	JAKOBS	*	Lha	2														1	1					
332	RINSE	JELTES	*	Lha	1															1					
333	RINTJE	DOUWES	*	G	1																			1	
334	ROBIJN	EGBERTS	*	St	37	4	5	4			6	6	6	6											
335	RUURD	ENNES	*	St	1																1				
336	RUURD	HENDRIKS	*	St	1															1					
337	RUURD	RIENKS	*	LhaSt	30											1	2	3	8	8	2	4	1		1
338	RUURD	RUURDS	*	LaLha	2												1			1					
339	SALOMON	HESSELS	*	St	4	2	2																		
340	SALOMON	JANS	*	SaSt	11													4	2	2	1	2			
341	SAPE	HUIS	*	St	1																	1			
342	SASKER	IJSBRANDS	*	La	1												1								
343	SEERP	GATSES	*	Lha	2															2					
344	SEERP	IESKES	*	St	22	6	6	6	4																
345	SEERP	JANS	*	St	16	4	6	3	3																
346	SEERP	OS	*	St	2			1	1																
347	SIEBE	EEBES	*	G	1														1						
348	SIEBE	IEBELES		Sa	1																1				
349	SIEBE	JOUKES	*	St	3								2		1										
350	SIEBE	WIETSES	*	St	1		1																		
351	SIEBOUT	ANDRIES	*	G	2																				2
352	SIEBREN	EVERTS	*	St	1									1											
353	SIEBREN	HESSELS	*	Lha	1															1					
354	SIEBREN	KARSTES	*	St	2	1	1																		
355	SIEBREN	KLASES	*	LhoNo	6												2	3					1		
356	SIEBREN	PIETERS	*	St	1							1													
357	SIEMEN	FOKKES	*	LhaSaScSt	63	4	3	5	5		2	2	3	7	4	8	3	1	3	6	4				3
358	SIEMEN	GERRITS	*	La	4												4								
359	SIEMEN	HIDDES	*	St	2			1											1						
360	SIEMEN	JANS	*	GLaSt	4												2		1	1					
361	SIEMEN	JOUKES	*	NoSt	3									1											2
362	SIEMEN	KLASES	*	Lha	1														1						
363	SIEMEN	PIETERS	*	LaLhaSt	8						1						3	1	1	2					
364	SIEMEN	SEEKELES	*	St	1													1							
365	SIEMEN	VUIST	*	St	1								1												
366	SIERK	ANDRIES	*	La	1												1								
367	SIERK	HIDDES	*	La	1												1								
368	SIETSE	HOUKES	*	La	1												1								
369	SIKKE	LOLLES	*	St	1	1																			

370	SIKKE	SCHELTES	*	LaLha	5												1		3	1					
371	SINT	HUBERTS	*	St	1											1									
372	SIPKE	GERBENS	*	SaSt	5							1		1	1				1	1					
373	SIPKE	REINERS	*	St	1	1																			
374	SIPKE	SIETSES	*	LhaSt	3										1				1	1					
375	SIPKE	WIEBRENS	*	St	1									1											
376	SJOERD	BEERTS	*	St	1									1											
377	SJOERD	DOUWES	*	Sa	1														1						
378	SJOERD	GERRITS	*	St	3		1				1	1													
379	SJOERD	HANSES	*	St	1													1							
380	SJOERD	HESEN	*	St	1															1					
381	SJOERD	HIDDES	*	LhaSaSt	19													1	4	7	3	4			
382	SJOERD	JANS	*	ArLaLhaSaSt	69	5	5	5	3		2	4	2	7	6	8	5	1	7	6			1		2
383	SJOERD	KLASES	*	LaLhaSt	40										6	6	5	1	7	3	5		3		4
384	SJOERD	KORNELIS	*	St	1			1																	
385	SJOERD	OLSON	*	St	1																1				
386	SJOERD	RINSES	*	St	10	6	4																		
387	SJOERD	ROYER	*	St	1																				1
388	SJOERD	SIKKES	*	St	1																1				
389	SJOERD	THOMAS	*	LaLhaSaSt	22												3	1	5	4		4	3		2
390	SJOERD	TJEERDS	*	LaSt	37	5	5		4		5	5		1	5	4	1	2							
391	T.	IEGES	*	La	1												1								
392	T.	JANS	TROPH	La	1												1								
393	T.	WILLEMS	*	La	1												1								
394	TEEKE	ATES	*	St	10																4	6			
395	TEEKE	SETSES	*	St	1																	1			
396	TEUNIS	BRUINS	*	Lho	1													1							
397	TEUNIS	GERRITS	*	St	1													1							
398	TEUNIS	PIETERS	*	St	1			1																	
399	TEUNIS	TJEERDS	*	Lha	1															1					
400	TIETE	HOITES	*	St	17								1	6	4	6									
401	TIJS	EERKES	*	LhaSt	3														1	2					
402	TIJS	PIETERS	*	G	1																		1		
403	TJEBBE	FOEKES	*	St	1								1												
404	TJEBBE	GERBENS	*	LaSt	2									1			1								
405	TJEBBE	IEKES	*	St	1						1														
406	TJEBBE	IENSES	*	St	1							1													
407	TJEBBE	JOUKES	*	St	26			2	4		1	1	3	5	6	4									
408	TJEERD	*	LANDVOGEL	La	1												1								
409	TJEERD	GERRITS	*	LaLhaSt	3												1		1		1				
410	TJEERD	JAKOBS	*	St	1				1																
411	TJEERD	JANS	*	ArLaSaSt	67			4	3		4	3	6	8	8	6	3	3	6	5	4	3			1
412	TJEERD	JELLES	*	St	2	2																			
413	TJEERD	LOLKES	*	ScSt	8	5	3																		
414	TJEERD	TIEMENS	*	St	1										1										
415	TJEERD	TJEERDS	*	LhaSaSt	21										1	2	1	1	7	7			2		
416	TJEPKE	GERBENS	*	LaSaSt	31							2	4	5	3	7	6		4						
417	TJEPKE	WILLEMS	*	St	1								1												
418	TJERK	HIDDES	*	LaLhaSaSt	15									1	1	4	6	1		1	1				
419	TJERK	JANS	*	St	4			3				1													
420	TJERK	KORNELIS	*	St	1										1										
421	TJITSE	JOUKES	*	La	1												1								
422	WARNER	SINTS	*	St	13	4	1					2	2	4											
423	WARNER	TJEERDS	*	St	1	1																			
424	WIEBE	*	LICHTHART	La	1												1								
425	WIEBE	EGBERTS	*	LhaSt	13													2	6	5					
426	WIEBE	HENDRIKS	*	Lha	4														4						
427	WIEBE	JELLES	*	St	1												1								
428	WIEBE	JOUKES	*	St	1										1										
429	WIEBREN	MARTENS	*	SaSt	12										2	4	4	2							
430	WIEBREN	REIERS	*	St	1			1																	
431	WIEGER	IDSES	*	St	1			1																	
432	WIEGER	SIEBES	*	Lha	2														1	1					
433	WIEGER	TJALLINGS	*	Lha	3														2	1					
434	WIERD	GILLES	*	St	1									1											
435	WIERD	MARTENS	*	Sa	1													1							
436	WIETSE	MICHIELS	*	LhaSt	12												2		5	5					
437	WILLEM	FOLKERTS	*	La	2												2								
438	WILLEM	GERLOFS	*	G	1																				1
439	WILLEM	JAKOBS	KOSTER	St	1																			1	
440	WILLEM	JANS	*	St	1																				1
441	WOBBE	WIETSES	*	St	5	5																			
442	WOPKE	JANS	*	St	20	1													6	5	4	4			
				Schippers	61	61	56	62	4	49	49	57	68	85	69	125	65	104	108	57	41	44	10	39	0
				120	1	1	1	2	1	0	0	0	0	0	3	49	5	34	40	3	1	4	6	4	0

1691-1710

Nr.	VN_2	PAT_2	AN_2	CODE	Totaal	1691	1692	1693	1694	1695	1696	1697	1698	1699	1700	1701	1702	1703	1704	1705	1706	1707	1708	1709	1710
1	ABE	FEITES	*	St	6			2						4											
2	ABE	SIETSES	*	SaZb	2													1			1				
3	ALBERT	GERRITS	*	St	2			2																	
4	ALLERT	FREERKS	*	St	2				2																
5	ANDRIES	DOUWES	*	Zb	1																				1
6	ANDRIES	JAKOBS	*	SaSt	18								1	6	3	3	4	1							
7	ANDRIES	SIEBOUTS	*	Sa	1															1					
8	ANNE	DIRKS	*	SaSt	3									2				1							
9	AREND	JAKOBS	*	StZb	45					4	2	2	4	2	4	4	4	4	3	1	3	1	3	3	1
10	ARJEN	JANS	BIEUWES	St	2										2										
11	ATSE	HAREN	*	Sa	1															1					
12	ATSE	HIDDES	*	St	2																				2
13	BAUKE	FOLKERTS	*	Sa	1											1									
14	BAUKE	RINGERS	*	Sa	1													1							
15	BEREND	GERRITS	BROUWER	St	8			2	2				1	3											
16	BOTE	*	KONINGSHOF	St	1			1																	
17	BOTE	RIENKS	*	St	7		1	3	3																
18	BROER	KLASES	*	Zb	1																				1
19	BROER	POPPES	*	St	12			2	4			2	4												
20	BROER	SIETSES	POPPEMAKER	SaSt	5										2	2			1						
21	C.	*	LEEUWEN	Sa	1												1								
22	DIRK	*	SANSTRA	St	5																2			1	2
23	DIRK	FOPPES	*	SaStZb	34	2	2	3	3	2				4		6	4	1		2		1	2	1	1
24	DIRK	HARMENS	*	SaSt	22								7	3	2	4				2	2				2
25	DIRK	JANS	*	SaSt	15											1		2	3	3	6				
26	DIRK	TJEBBES	*	St	1					1															
27	DOUWE	*	VRIES	Sa	1											1									
28	DOUWE	ANDRIES	*	St	8									2	2	1	3								
29	DOUWE	HIELKES	*	St	2	2																			
30	DOUWE	KEIMPES	VLASBLOEM	St	1																		1		
31	DOUWE	KLASES	SMIT	St	5										2	3									
32	EEUWE	HANSES	*	St	2	2																			
33	FEITE	FEITSES	*	St	4				2	2															
34	FOPPE	PIETERS	*	SaSt	8									3	1	4									
35	FREERK	JANS	*	ArStZb	24		3	3	3	4	2	2	4												3
36	GERBEN	PIETERS	*	StZb	23						2	3	3	6	6									3	
37	GERLOF	JANS	*	St	31	2	1	2					2	6	4			2	2	2	2	2	3	1	
38	GERRIT	ANNES	*	SaSt	2										1	1									
39	GERRIT	GERRITS	*	St	1								1												
40	GERRIT	JORRITS	*	St	1			1																	
41	GERRIT	LOLKES	*	St	1			1																	
42	GILLES	JANS	*	St	10	1	1						4	4											
43	HAIE	IEPES	*	St	2							1	1												
44	HAIE	JAKOBS	*	Sa	1															1					
45	HANS	*	KROESKOP	St	1								1												
46	HANS	ARENDS	VINK	SaSt	31							2	4	3	2	7	4	2	4	3					
47	HARTMAN	FEIES	*	SaStZb	39						2	2	4	2		1	4	3	4	5	3		2	1	6
48	HENDRIK	*	ZWEED	St	5			1	2				1	1											
49	HENDRIK	ALBERTS	*	St	3								1	2											
50	HENDRIK	KORNELIS	*	St	12		2	2	2	1		2	2	1											
51	HENDRIK	SIEBRENS	*	SaSt	6								2	2		2									
52	HENDRIK	TJERKS	*	SaSt	21								4	4	2	5	2		3					1	
53	HENDRIK	ZWARTS	*	St	1			1																	
54	HERE	DOUWES	*	SaSt	9								4		2	2	1								
55	HERE	JANS	*	SaSt	5								2	2					1						
56	HESSEL	JANS	*	SaZb	2											1				1					
57	HIDDE	HIDDES	*	St	1									1											
58	HIDDE	IEGES	*	St	8		2	3	3																
59	HIELKE	GREULTS	*	St	10								2	4	2		1	1							
60	IEDE	BOTES	*	St	4									2	2										
61	IEDE	JANS	*	SaSt	19			4				1	6	2	1	2	2	1							
62	IEGE	HERES	*	SaSt	5												3							2	
63	IEKE	PAULUS	*	SaSt	3				2									1							
64	IJSBRAND	HENDRIKS	*	St	2		1					1													
65	IJSBRAND	KORNELIS	*	St	1											1									
66	IJSBRAND	PIETERS	*	St	6											2								1	3
67	JAKLE	JANS	*	St	7	3	2	2																	
68	JAKOB	DOUWES	HAAN	St	2								2												
69	JAN	ARJENS	*	St	1								1												
70	JAN	ARJENS	SLACHTER	St	1									1											
71	JAN	EVERTS	*	St	2								1				1								
72	JAN	JANS	*	StZb	14								3	4	1		2							1	3
73	JAN	JANS	TROMPETTER	Sa	1															1					
74	JAN	JANS	VINKELBOS	St	2								2												
75	JAN	JARICHS	*	SaSt	2									1		1									

76	JAN	LOLLES	*	St	1											1									
77	JAN	NUTTERTS	*	St	28		3				2	2	6	4	4	3	2	1	1						
78	JAN	PIETERS	BOL	St	1							1													
79	JAN	POPPES	*	SaSt	7			2				2	2							1					
80	JAN	RINTJES	*	ArSaSt	22			2		2		2			1	2	3	2	6	2					
81	JAN	TJERKS	SANSTRA	StZb	10		1													2	5			2	
82	JAN	WILLEMS	BRUIN	St	1								1												
83	JARICH	FOPPES	*	St	1													1							
84	JARICH	JAKOBS	*	SaSt	3										2				1						
85	JELLE	DOUWES	VETTEVOGEL	St	5									2	1		1	1							
86	JELLE	JANS	GROOT	St	3									2		1									
87	JELLE	KORNELIS	DOEIES	Zb	1																1				
88	JELLE	SIEBES	*	SaSt	8								3	4		1									
89	JILLES	JANS	*	St	4							3		1											
90	JOCHEM	REIMERS	*	St	2			2																	
91	JOHANNES	ANDRIES	*	Sa	1															1					
92	JOHANNES	JOHANNES	*	St	1									1											
93	JOUKE	JELLES	*	St	2																				2
94	JURJEN	HARMENS	*	Sa	1													1							
95	KEIMPE	JARICHS	*	StZb	11							2		2	2	2					2			1	
96	KLAAS	DIRKS	*	St	1												1								
97	KLAAS	GERLOFS	*	SaSt	36			2	2				4	4	2	6	5	3	4	4					
98	KLAAS	JULIUS	*	St	1									1											
99	KLAAS	PIETERS	*	SaSt	38	2	2	3	2	2		3	1	2	2	4	3	2	4	4	2				
100	KLAAS	SJOERDS	*	SaStZb	34			4	3	3	2	2	1	2	4	4	1			3	2	1	2		
101	KLAAS	TJEBBES	*	St	1																		1		
102	KLAAS	TJERKS	*	SaSt	21													1	2	6	3	3	3	3	
103	KORNELIS	*	HOUT	St	11			4	3						2	2									
104	KORNELIS	*	KRIMPER	Zb	1																		1		
105	KORNELIS	JANS	*	SaSt	26				1								3	4	6	4	2	2	2		2
106	KORNELIS	JANS	KROESKOP	St	7								3	4											
107	KORNELIS	JANS	VINKELBOS	StZb	2																			1	1
108	KORNELIS	KORNELIS	*	SaSt	22					4	2	2	5	5	2	1	1								
109	KORNELIS	REINERS	*	St	3					3															
110	LIEUWE	SIEBES	*	St	1																1				
111	MARTEN	JANS	*	SaSt	30	3		4	2	2	2	2	4	4		1	2		1	3					
112	MINNE	TIJSES	*	St	1									1											
113	PAULUS	IEKES	HOBBES	SaSt	12									4		4	1	1	2						
114	PIETER	IEGES	*	St	3					2	1														
115	PIETER	JAKOBS	BAKKER	SaSt	13											5	4	2		2					
116	PIETER	PIETERS	*	StZb	27		2		2			2	4	4			2	1	2	2	3			2	1
117	PIETER	TJEPKES	*	St	22		1	3	2	3	2	2	4	2							1		2		
118	PIETER	WOUTERS	*	Sa	2															2					
119	REIER	*	GENT	St	1																		1		
120	REINER	JANS	*	St	20		4	6	4	2			1	3											
121	RIENK	WILLEMS	*	St	2			2																	
122	RINSE	HESSELS	*	St	1																			1	
123	RINTJE	KLASES	BLOKMAKER	SaSt	27		2	4	2	3	3	2	4	2		2	3								
124	RINTJE	WILLEMS	*	St	1					1															
125	RUURD	RUURDS	BLAUW	Sa	1													1							
126	RUURD	SIEBES	BONTEKOE	SaSt	19								5	3	4		2		1	1	1	2			
127	SALOMON	JANS	*	St	4	2		2																	
128	SEVERIJN	KLASES	*	Zb	1																1				
129	SIEBE	SIERKS	*	St	2													1						1	
130	SIEBOUT	ANDRIES	*	SaSt	19										2	1	2	2	4	3	4	1			
131	SIEBREN	ANDRIES	*	St	1											1									
132	SIEBREN	HARMENS	*	SaSt	19												2	4	2	3	2	2	2	2	
133	SIEBREN	HENDRIKS	*	St	16	1	2	4	2	4	2	1													
134	SIEBREN	KORNELIS	*	ArSaStZb	48	1	2	3	3	2			5	4	2	5	4	4	4	2	2	2		1	2
135	SIEBREN	SIERKS	*	St	5											5									
136	SIEGER	IEPES	*	St	1							1													
137	SIEMEN	*	SCHORS	St	1																			1	
138	SIEMEN	KORNELIS	*	SaSt	3												2	1							
139	SIEMEN	PIETERS	*	St	1														1						
140	SIEMEN	SJOERDS	*	SaSt	6								2					3						1	
141	SIERK	TJEBBES	*	St	16		1	4	2	3		1		5											
142	SIETSE	JAKOBS	*	St	3														1						2
143	SIJE	IEPES	*	St	3								3												
144	SIPKE	HARINGS	*	St	4			2	2																
145	SIPKE	TJEERDS	*	St	2	2																			
146	SWIER	KLASES	*	St	12																4	2	2	2	2
147	TJEBBE	SIERKS	*	StZb	17									1		2	2	1	2	4	2		1	1	1
148	TJEERD	EEUWES	*	St	1									1											
149	TJEERD	FOEKES	*	Sa	1												1								
150	TJEERD	JAKOBS	POORT	SaSt	26			3	2	2		2	3	4	4	3	2	1							
151	TJEERD	LOLKES	*	SaSt	43	3	2	2	4	2	2	2	6	4	2	3		2	4	1				2	2
152	TJEERD	PIETERS	*	St	2		1						1												

153	TJEERD	TJEERDS	*	St	15	1	3	1	4	4	2														
154	TJERK	KLASES	*	St	1																1				
155	TJERK	PIETERS	*	St	4		1	2					1												
156	TJITSE	TJITSES	*	St	1			1																	
157	ULBE	AUKES	*	Sa	1													1							
158	WIEBE	ALBERTS	KALFF	St	4			2	2																
159	WIEBE	ANDRIES	*	St	13		1					2	1	4		2					2	1			
160	WIEBE	DOOITSES	*	St	1		1																		
161	WIEBE	DREESEN	*	St	2			1					1												
162	WIEBE	FREERKS	KALFF	St	11			3	1															3	4
163	WIENSEN	ALEFS	*	St	11									2	3	3	3								
164	WIEPKE	DIRKS	*	St	16							2	2							1	1	1	3	3	3
165	WOUTER	PIETERS	*	St	2								1						1						
166	WOUTER	SIEMENS	*	SaSt	14		2	5					4	2		1									
				Schippers	166	14	26	43	30	23	14	30	55	57	34	47	37	36	27	32	27	13	16	26	22
				0	21	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	2	5	0	7	3	0	1	0	2

1741-1760

Nr.	VN_2	PAT_2	AN_2	CODE	Totaal	1741	1742	1743	1744	1745	1746	1747	1748	1749	1750	1751	1752	1753	1754	1755	1756	1757	1758	1759	1760
1	A.	TJEPKES	KLASES	St	1																		1		
2	AART	ARJENS	*	St	9												1	1	3	2			1		1
3	AGE	WIEGERS	*	St	4	1						2	1												
4	ALBERT	JOUKES	*	St	5		1		2		2														
5	ALT	JORIS	*	St	1		1																		
6	ANDELE	BONNES	*	St	9														4	1		3			1
7	ANNE	GERKES	*	St	1														1						
8	ANNE	HIELKES	HAAN	QuSt	37					4	2		2	4	2	2	3	2	3	3		2	4	2	2
9	ANNE	SANDERS	BONTEKOE	St	11										2	1	1		4	2			1		
10	ARJEN	BERENDS	ZWARTS	St	5											5									
11	ARJEN	LAMMERTS	*	St	5	4	1																		
12	ATSE	BONNES	*	St	1																				1
13	AUKE	GERBENS	*	St	6																2	4			
14	BASTIAAN	*	BEKKER	St	2						2														
15	BIRDE	KOENES	*	St	1																				1
16	BOIEN	KLASES	*	St	1												1								
17	BONNE	TEUNIS	*	St	17												4	2				2	4	3	2
18	CHRISTIAAN	JAKOBS	*	St	1											1									
19	DIRK	*	SANSTRA	Qu	1									1											
20	DIRK	HENDRIKS	*	St	1	1																			
21	DIRK	HIELKES	*	St	5		4			1															
22	DIRK	SIEBES	*	St	1														1						
23	DJURRE	HENDRIKS	*	Qu	1									1											
24	DOOITSE	PIERS	*	St	22											6	3	4	2	4	2	1			
25	DOUWE	HARINGS	*	St	1							1													
26	DOUWE	JANS	ZEILMAKER	QuSt	38	2	4		4	1	2	4		5	5	3		1	1	2		2			2
27	DOUWE	LUITJENS	*	St	6					2	2	2													
28	DOUWE	PIETERS	MEETJE	QuSt	22					1	2	1		1		1	3	2	1	6					4
29	DOUWE	SIEMENS	*	QuSt	36		3	1	2	2	4	4	2	4	4	2	4	4							
30	EEDE	ANNES	KUIPER	St	1								1												
31	EELKE	*	HEIMERIKS	St	2													2							
32	EESGE	HIELKES	HAAN	SaSt	43		5	3	6	2	3	3			5	3	3	3	2	1	4				
33	EEUWE	MEINTES	*	St	1											1									
34	EGBERT	SIEBOUTS	*	St	3								2		1										
35	EILERT	TEEKES	*	St	1	1																			
36	ENOCH	SJOERDS	*	QuSt	12		1	2	2		2			1		2	2								
37	EVERT	FEIKES	*	St	1																1				
38	FEDDE	*	VRIES	St	9														7			2			
39	FEIKE	KLASES	*	St	1											1									
40	FOKKE	JAKOBS	*	St	1								1												
41	FOKKE	THOMAS	*	St	3												1	2							
42	FONGER	EELKES	*	St	1		1																		
43	FOPPE	FOPPES	*	St	2											1	1								
44	FOPPE	KLASES	*	St	1																1				
45	FRANS	HESSELS	*	Qu	1									1											
46	FREERK	AUKES	*	St	1											1									
47	FREERK	BAUKES	*	St	1													1							
48	FREERK	JOHANNES	*	St	8														1	2	1	2	1	1	
49	FREERK	SIEBRENS	*	QuSt	13	4		2				2		1					2	1		1			
50	GATSE	PIETERS	*	St	1			1																	
51	GEERT	ARJENS	*	St	1														1						
52	GERBEN	ANNES	*	St	3						1					1	1								
53	GERBEN	DIRKS	*	St	7															3	1	2		1	
54	GERBEN	DOUWES	*	QuSt	3									1	1	1									
55	GERKE	KORNELIS	BAKKER	St	1																		1		
56	GERRIT	ROELOFS	BONKES	St	13													4	4	2	1	2			
57	GIJSBERT	ERNSTES	*	St	1	1																			
58	HAIE	PIETERS	*	St	1	1																			

59	HARMEN	DOUWES	*	St	3	2								1											
60	HARMEN	EISES	KARSTES	St	2												1			1					
61	HARMEN	HARMENS	*	St	3	2			1																
62	HENDRIK	*	BUISMAN	St	1																	1			
63	HENDRIK	FOKKES	*	St	1	1																			
64	HENDRIK	HARMENS	*	Qu	1									1											
65	HENDRIK	HENDRIKS	*	QuSt	11		1					2	3	5											
66	HENDRIK	JAKOBS	*	St	1											1									
67	HENDRIK	JANS	*	St	2		2																		
68	HENDRIK	JOUKES	*	QuSt	22	4	3	3	3		4		2	1		2									
69	HENDRIK	LEENDERTS	*	St	1	1																			
70	HENDRIK	SANDERS	*	St	1	1																			
71	HESSEL	DOEKELES	*	Qu	1									1											
72	HIELKE	DJURRES	*	St	2		1			1															
73	HIELKE	GERRITS	*	St	1					1															
74	HIELKE	JORIS	*	St	12	4	3		4	1															
75	HILDERT	IEMES	*	St	1											1									
76	HOUKE	HILLES	*	Qu	1									1											
77	IEDE	IEDES	RUITER	St	2									2											
78	IEDE	PIETERS	*	QuSt	3	1			1					1											
79	IEGE	WIEGERS	*	St	27	3		1	4	1	3	3		4	3	2	3								
80	IEME	FEDDES	*	St	1													1							
81	IEPE	HERES	*	St	1									1											
82	IEPKE	KLASES	*	St	1																1				
83	IJSBRAND	SIEMENS	*	St	3								1	2											
84	JAKOB	*	BROBEL	St	1													1							
85	JAKOB	HEERKES	HAITSES	St	1										1										
86	JAKOB	JURJENS	*	St	11														6	2	3				
87	JAKOB	PIETERS	KRAB	St	1															1					
88	JAN	CHRISTIAANS	POTENBERG	QuSt	6									3		1		2							
89	JAN	FOPPES	*	St	6						1				1			1				2		1	
90	JAN	GERRITS	SCHOON	St	13										4	4	1	1	3						
91	JAN	HESSELS	ZWARTS	Qu	1									1											
92	JAN	JAKOBS	*	St	1							1													
93	JAN	JANS	AMELANDER	Qu	1									1											
94	JAN	JANS	ZEILMAKER	St	4										3	1									
95	JAN	JOUKES	*	St	23	2				4									5	4	3	2		3	
96	JAN	KLASES	MEI	St	5												1			2	1	1			
97	JAN	KORNELIS	JONGEBOER	St	2										2										
98	JAN	LAMMERTS	*	St	2																	2			
99	JAN	MARTENS	*	St	8														6		1	1			
100	JAN	PIETERS	TROMPETTER	QuSt	11									1						2	2	4		2	
101	JAN	POPPES	*	QuSt	37	3	2	3	2	2		2		1	4	6		1	2			2	4	3	
102	JAN	RICHARDS	*	Qu	1									1											
103	JAN	RINSES	*	St	1	1																			
104	JAN	SIETSES	BAKKER	QuSt	18	1	2		1		4	2		7	1										
105	JAN	WATSES	*	St	4	2	2																		
106	JELLE	DJURRES	*	St	2		2																		
107	JELLE	SIKKES	*	St	2						1	1													
108	JETSE	BINKES	*	St	1											1									
109	JETSE	WOUTERS	*	QuSt	35	4	2	1	3		1	3	2	6	4	3		2	3			1			
110	JOCHEM	EILES	*	St	1							1													
111	JOHANNES	FREERKS	*	QuSt	4		1		1					2											
112	JOHANNES	HIELKES	HAAN	QuSaSt	49	2	3	2	4	2	1	3	2	5	2	2	2	3	6	3	2	2	1	1	1
113	JOHANNES	POPPES	*	St	1							1													
114	JORIS	OTTES	HAAN	St	16	1	4								5	2			2	2					
115	JURJEN	EVERTS	*	St	1	1																			
116	KARST	HENDRIKS	*	St	3			1	2																
117	KLAAS	*	BOER	St	1										1										
118	KLAAS	ARJENS	SMIT	St	19												1		3		3	2	1	5	4
119	KLAAS	FOKKES	ROOS	QuSt	15		4	2	2	1		1		3	2										
120	KLAAS	JAKOBS	HOUTKOPER	St	2	2																			
121	KLAAS	KARSTES	*	St	1												1								
122	KORNELIS	*	HEIMERIKS	St	5	2	3																		
123	KORNELIS	ADAMS	BONTEKOE	St	1						1														
124	KORNELIS	ARJENS	BAKKER	St	1																			1	
125	KORNELIS	DOUWES	HAAN	St	1																	1			
126	KORNELIS	IDSES	*	St	1				1																
127	KORNELIS	JANS	*	St	2	1		1																	
128	LAMMERT	*	BENGEL	St	1															1					
129	LAMMERT	JANS	ZEILMAKER	St	1											1									
130	LOLKE	JAKOBS	*	QuSt	10								1	5		2	2								
131	LUBBERT	*	NAP	St	1									1											
132	LUBBERT	ENNES	VELDKAMP	St	1												1								
133	MARTEN	DIRKS	*	QuSt	7	2		2						1								2			
134	MARTEN	JANS	*	Qu	1									1											
135	MEIE	H.	MEIERTS	Qu	1									1											
136	MELCHERT	HILDERTS	*	St	3	1		2																	

137	MELLE	BINKES	*	St	1													1							
138	MINNE	AGES	*	Qu	1									1											
139	OEDE	PIETERS	*	St	2					1		1													
140	OKKE	HESSELS	*	St	4				2	2															
141	OKKE	JARICHS	*	St	1										1										
142	OKKE	OKKES	*	St	2											2									
143	OTTE	JORIS	*	Qu	1									1											
144	PIETER	DOUWES	MEETJE	QuSt	6	2							1	1	1	1									
145	PIETER	HILLEBRANDS	*	St	1					1															
146	PIETER	JANS	DAAMS	QuSt	9			1	2					1	1	1	1		2						
147	PIETER	JANS	TROMPETTER	St	3		2	1																	
148	PIETER	JOCHEMS	*	St	4		2								1	1									
149	PIETER	MATTEUS	*	QuSt	49			4	4	2	2	2	1	7	2	4	5	6	2	2	2	4			
150	PIETER	SIEMENS	WATERMAN	QuSt	32	1			2		2			5	4	4	1		4	2	3	1	1		2
151	REIN	*	SWALUE	Qu	1									1											
152	RINTJE	DIRKS	RUITER	St	2																				2
153	RUURD	TEEKES	*	St	17												4	3	2	2	3				3
154	SANDER	ANNES	*	QuSt	22	2			2			4		4	4	3	3								
155	SIBBELE	HAIES	*	St	2		2																		
156	SIEBE	BROERS	*	St	1							1													
157	SIEBOUT	*	BETTEN	St	1							1													
158	SIEBOUT	HENDRIKS	*	St	1														1						
159	SIEBOUT	SIERKS	*	St	13											3	4	1	3	2					
160	SIEBREN	JANS	*	QuSt	20		1	2	2			2		2	3	2	3	1		1					1
161	SIEBREN	SIEMENS	*	Qu	1									1											
162	SIEBREN	TEEKES	*	Qu	1									1											
163	SIEBREN	TJEERDS	*	St	1														1						
164	SIEMEN	*	KIERS	St	1			1																	
165	SIEMEN	*	KLEIN	St	1	1																			
166	SIERD	ANNES	*	St	1											1									
167	SIETSE	RUURDS	*	St	1													1							
168	SIKKE	RINSES	*	St	25											2	4	7	4		4	4			
169	SIPKE	JORIS	SLOT	St	2													2							
170	SIPKE	SAKES	*	St	8		1		2	1	2	2													
171	SJOERD	HENDRIKS	*	Qu	1									1											
172	SJOERD	JOUKES	*	St	8					4	1	3													
173	SJOERD	WESSELS	*	St	1					1															
174	STITTERT	ADAMS	BONTEKOE	QuSt	10	2		1	2	2				2	1										
175	SVEN	JANS	*	St	1											1									
176	TEEDE	HIELKES	*	St	1																1				
177	TIEMEN	GERRITS	*	St	1											1									
178	TIETE	SCHELTES	*	QuSt	11									3			4		2						2
179	TIJS	NANNES	*	St	4	2	1	1																	
180	TJALLING	HARINGS	*	St	1													1							
181	TJEBBE	GERRITS	*	St	17	3	4								2	4	1	3							
182	TJEERD	AUKES	*	St	3				1				1				1								
183	TJEERD	GABES	*	St	1	1																			
184	TJEERD	JOUKES	*	QuSt	26			1			1	2	2	7	5	5	3								
185	TJEPKE	KLASES	*	St	29										1	1	1	3	2	4	1	4	4	4	4
186	ULDRIK	HILDERTS	*	St	2											2									
187	WALKE	HAIES	*	St	4			2	1	1															
188	WARNER	JAKOBS	*	St	14												1	3	2			4	3	1	
189	WATSE	PIETERS	MEETJE	QuSt	9	2	2	2				2		1											
190	WIEBE	PIETERS	*	St	2	2																			
191	WIEBREN	JOCHEMS	*	St	2	2																			
192	WIEGER	ALBERTS	*	St	8												1	1	3	2	1				
193	WIEGER	HENDRIKS	*	St	1													1							
194	WILLEM	*	LEEUW	St	1												1								
195	WILLEM	WILLEMS	*	St	1																			1	
196	WOPKE	JOUKES	*	St	1		1																		
				Schippers	196	42	33	25	28	24	23	29	16	53	32	47	38	34	36	28	23	29	13	14	16
					0	17	0	0	0	0	0	0	0	17	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

1791-1810

Nr.	VN_2	PAT_2	AN_2	CODE	Totaal	1791	1792	1793	1794	1795	1796	1797	1798	1799	1800	1801	1802	1803	1804	1805	1806	1807	1808	1809	1810
1	AIKE	SCHELTES	*	St	12	5	2	2	3																
2	ALLERT	JAKOBS	BERG	St	6		2										4								
3	BROER	NANNES	*	St	1	1																			
4	CHRISTIAAN	*	BENEDICTUS	St	3	1	1		1																
5	DIRK	*	KORTLANG	St	1	1																			
6	DIRK	FREERKS	*	St	1		1																		
7	DIRK	JAKOBS	MOOI	St	1		1																		
8	DIRK	LUBBERTS	*	St	2												2								
9	EIE	SIEBRENS	*	St	1				1																
10	FOLKERT	E.	VISSER	St	1																				1
11	GERBEN	SIEBES	*	St	2	2																			
12	GERRIT	DOUWES	*	St	2		2																		

13	HANS	ULDRIKS	*	St	2			1							1										
14	HENDRIK	*	VLIET	St	1			1																	
15	HENDRIK	HENDRIKS	*	St	1				1																
16	HIELKE	H.	PRINS	St	2												2								
17	HILLE	PIETERS	VRIES	St	2			2																	
18	JAKOB	GERLOFS	VRIES	St	2				2																
19	JAKOB	JANS	STOELMAT	St	2			2																	
20	JAKOB	PIETERS	KERKHOVEN	St	5			1	4																
21	JAN	B.	BOER	St	1												1								
22	JAN	CHRISTIAANS	KOLM	St	4	2	2																		
23	JAN	DOUWES	*	St	1				1																
24	JAN	HAIES	*	Le	2													2							
25	JAN	HARMENS	AKSTER	St	9			4	1								4								
26	JAN	KLASES	NAP	St	6	2	2		2																
27	JETSE	JANS	VLIET	St	6		2	2	2																
28	JOHANNES	LEENDERTS	*	St	5	1		1	3																
29	KLAAS	DIRKS	*	St	2	2																			
30	KORNELIS	TEEUWIS	*	St	3												2	1							
31	LOLKE	JANS	BOER	St	5	2		2	1																
32	PIETER	KLASEN	PRINS	St	3		2	1																	
33	RINTJE	SIEBRENS	*	St	6			2	4																
34	ROMKE	J.	BUTTER	St	2												2								
35	SIEBE	SIEGERS	PRINS	St	1		1																		
36	SIPPE	IEDES	*	St	1				1																
37	SJOERD	PIEBES	WIARDA	StLe	8		2	1	4									1							
38	THOMAS	TULLOCK	*	St	1													1							
39	TJEERD	*	KOK	St	1		1																		
				Schippers	39	10	13	13	15	0	0	0	0	0	1	0	7	4	0	0	0	0	0	0	1
				0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0

Heerenveen

1691-1710

Nr.	VN_2	PAT_2	AN_2	CODE	Totaal	1691	1692	1693	1694	1695	1696	1697	1698	1699	1700	1701	1702	1703	1704	1705	1706	1707	1708	1709	1710
1	HENDRIK	DIRKS	*	Sa	1																		1		
				Schippers	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
				0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0

1741-1760

Nr.	VN_2	PAT_2	AN_2	CODE	Totaal	1741	1742	1743	1744	1745	1746	1747	1748	1749	1750	1751	1752	1753	1754	1755	1756	1757	1758	1759	1760
1	AGE	KLASES	*	St	1									1											
2	ALLE	HENDRIKS	*	St	2									2											
3	ALLE	JARICHS	*	St	1					1															
4	ATE	REITSES	*	St	34						2	4	2	2	2	6	6	4	2	2	2				
5	AUKE	JAKOBS	*	Qu	1									1											
6	AUKE	JOHANNES	*	Qu	1									1											
7	BAUKE	GERKES	*	St	18	2	4	2	4		2	2	2												
8	BAUKE	JANS	*	QuSt	38	1	3	6	2	2			2	2	2	4	4	2	3	3		2			
9	BENEDICTUS	ANNES	*	St	1												1								
10	BEREND	REINERS	*	St	1							1													
11	BORRE	TIJSES	*	St	1					1															
12	BOTE	BOTES	*	Qu	1									1											
13	BOUWE	HENDRIKS	*	QuSt	20	2			1	2	2	4	1	7	1										
14	BOUWE	JANS	*	St	1						1														
15	DIRK	THOMAS	*	St	2									1	1										
16	DOOITSE	JANS	*	QuSaSt	32		2		4		1	2	2	6	3	1	2	2	2	3	2				
17	DOUWE	JORIS	*	St	9																		4	3	2
18	DOUWE	KLASES	*	St	9															1		2	2	2	2
19	DOUWE	MURKS	*	Qu	1									1											
20	EISE	JANS	*	St	1																		1		
21	FEIKE	RIENKS	*	QuSt	5	2	2							1											
22	FOLKERT	JANS	*	St	1																	1			
23	FOLKERT	MEINTES	*	Qu	1									1											
24	FOPPE	ANSKES	*	QuSt	48					1		5	2	7	6	5	6		2	3	4	2	2	1	2
25	GABE	LOLKES	*	St	23														6	6	4	3	4		
26	GEELE	JANS	*	St	19										4	3	1		6			1	3	1	
27	GERBEN	GERKES	*	St	6																2			2	2
28	GERBEN	SIEBOUTS	*	St	18										2	1	3	2	1	4	2		2		1
29	GERRIT	ANNES	*	St	1												1								
30	GERRIT	HOMMES	*	St	4																		2		2
31	GERRIT	PIETERS	*	St	1								1												
32	HAIE	JOHANNES	*	St	5			2						1	1				1						
33	HANS	JOHANNES	*	St	4											1			2	1					
34	HARMEN	HENDRIKS	*	St	2														2						

35	HARMEN	IDSES	*	Qu	1									1											
36	HARMEN	JELLES	*	St	11											5	4		2						
37	HARMEN	SIEGERS	*	QuSt	9		2							4		3									
38	HARMEN	STEFFENS	*	St	2	1	1																		
39	HART	KLASES	*	Qu	1									1											
40	HARTMAN	*	BRANDS	St	5														1		2		2		
41	HENDRIK	JOHANNES	*	St	7															2		3	2		
42	HENDRIK	MEINERTS	*	Qu	1									1											
43	HENDRIK	TJALLINGS	*	Qu	1									1											
44	HERE	JAKOBS	*	St	4		2	2																	
45	HESSEL	JAKOBS	*	St	2	2																			
46	HIELKE	JAKOBS	*	St	2																				2
47	HOBBE	GERARDUS	LOLLING	St	1												1								
48	IEPE	THOMAS	*	St	1							1													
49	IETSEN	MINNES	*	St	25											2	7	2	2	2	2	2	4		2
50	IJSBRAND	THOMAS	*	St	18													1	4	2	1	3	2	3	2
51	JAKOB	BROERS	*	St	1																				1
52	JAKOB	DIRKS	*	Qu	1									1											
53	JAKOB	FEDDES	*	Qu	1									1											
54	JAKOB	GEERTS	*	St	12															2	3		1	4	2
55	JAKOB	HANSES	BAKKER	St	11						4	3		4											
56	JAKOB	HEERKES	HAITSES	St	1																		1		
57	JAKOB	IDSES	*	Qu	1									1											
58	JAKOB	KLASES	*	St	1		1																		
59	JAKOB	SIEBOUTS	*	St	1												1								
60	JAN	FRANKES	*	Qu	1									1											
61	JAN	HANSES	ZWARTS	St	60			4	1	2	4	4	2	3	7	8	2	5	5	3	6		2		2
62	JAN	IDSES	*	Qu	1									1											
63	JAN	JAKOBS	*	Qu	1									1											
64	JAN	JOHANNES	*	St	6							3	3												
65	JAN	KORNELIS	*	Qu	1									1											
66	JAN	PAULUS	*	St	1			1																	
67	JAN	PIERS	*	Qu	1									1											
68	JAN	PIETERS	*	QuSt	39					2	4		4	4	4	3	4	2	1	4	2		3	2	
69	JAN	RIENKS	*	St	2	2																			
70	JAN	RUITER	*	St	1												1								
71	JAN	SJOERDS	*	QuSt	27									2	5	3	4		1	3	2		3	4	
72	JARICH	JANS	*	St	1												1								
73	JEIP	HENDRIKS	*	Qu	1									1											
74	JELLE	ALLES	*	Qu	1									1											
75	JELLE	GAUKES	*	St	68		4	2	3	4	2	6	4	4	2	5	8	3	4	2	1	3	4	4	3
76	JELLE	HEMKES	*	Qu	1									1											
77	JELLE	JANS	*	St	3											1	1					1			
78	JELTE	TJEBBES	*	St	6		1			1				1	1					1			1		
79	JOHANNES	IEBES	*	Qu	1									1											
80	JOHANNES	JANS	*	St	3																		1		2
81	JOHANNES	THOMAS	*	St	56				3	2	4	3	4	6	3	4	4	1	2	4	3	2	4	4	3
82	KARST	HENDRIKS	*	Qu	1									1											
83	KLAAS	DIRKS	*	St	8			1		2	3	2													
84	KLAAS	JOHANNES	*	St	1														1						
85	KLAAS	KORNELIS	ZWAAN	St	1												1								
86	KLAAS	REMMERTS	*	St	5		1			2			2												
87	KLAAS	SIEBRENS	*	St	4														3	1					
88	KOENRAAD	SIEBOUTS	*	St	7															1		3	2	1	
89	KORNELIS	HENDRIKS	*	Qu	1									1											
90	KORNELIS	WILLEMS	*	St	2														2						
91	LIEBBE	GERRITS	*	St	12	3	3	4	2																
92	LIEBBE	REITSES	*	Qu	1									1											
93	LIEKELE	JOHANNES	*	St	4					1						2	1								
94	LIEUWE	HENDRIKS	*	St	3															3					
95	LINSE	HENDRIKS	*	QuSt	7	3	3							1											
96	MEINERT	TJEERDS	BOOTSMAN	St	40	5	4	3	4	1			2	2	6	2	3		2	1	1	4			
97	MICHIEL	REINERS	*	St	40						1	4	4	5	2	4	4	1	2	2	3	2	4	2	
98	MICHIEL	STEVENS	*	St	1															1					
99	OEDE	PIETERS	*	St	2						2														
100	OEGE	JANS	*	St	1									1											
101	PIETER	BOTES	*	QuSt	27								2	5	6	4	3	2	2	3					
102	PIETER	GERRITS	*	QuSt	55	6	4	4	3	4	4		1	5	2	2	4	1	4	2	2	2	2	1	2
103	REINER	ULBES	*	St	2																			2	
104	REITSE	SJOERDS	*	St	10	3	1	4	2																
105	REMMERT	LAMMERTS	*	Qu	1									1											
106	RIENK	FEIKES	*	St	4																			4	
107	RIENK	SIEDSES	*	Qu	1									1											
108	ROELOF	ANNES	*	St	1																		1		
109	ROELOF	JANS	*	St	11								2	6	2	1									
110	RUURD	*	HUIZEN	St	1												1								
111	RUURD	TIJSES	*	QuSaSt	47		1	3	4	3	7	5	5	5	7	5	2								

112	SAKE	WIEGERS	*	Qu	1									1											
113	SIBBELE	LUITJENS	*	St	2		2																		
114	SIEBREN	FOKKES	*	St	1															1					
115	SIEBREN	THOMAS	*	St	1																		1		
116	SIEBREN	WALLES	*	St	4										4										
117	SIEGER	HARMENS	PRINS	St	11												3			3		1	2		2
118	SIEGER	SIEBOUTS	*	St	31										4	6	4	2	4	5	2	3			1
119	SIEMEN	*	KRANS	St	1									1											
120	SIETSE	DOUWES	*	Qu	1									1											
121	SIETSE	JAKOBS	*	St	10						1		3	3	3										
122	SIETSE	JANS	*	St	1												1								
123	SIKKE	JOHANNES	*	St	1					1															
124	STEFFEN	*	SCHUTS	St	1														1						
125	TEUNIS	MINSES	*	St	1																				1
126	THOMAS	DIRKS	*	St	14												2			2	4	4	2		
127	THOMAS	JOHANNES	*	QuSt	3	1	1							1											
128	THOMAS	ROMMERTS	*	St	1		1																		
129	TIELE	ELIAS	TIELEMANS	St	1																		1		
130	TJALLING	BAUKES	*	St	5																			2	3
131	TJALLING	HARINGS	*	St	1											1									
132	TJEERD	HARMENS	*	St	15										1	6	2	3	1				1	1	
133	TJEERD	RINSES	*	St	3	3																			
134	TJEERD	SJOERDS	*	Qu	1									1											
135	WIEBREN	JOCHEMS	*	St	24		2	3	2	1	4	4	4	4											
136	WIEPKE	JANS	*	QuSt	22		1				1		2	3	6	4	3		1					1	
137	WIEPKE	WIEPKES	*	QuSt	9	2	2				2			3											
138	WILLEM	*	LEEUW	St	1												1								
139	WILLEM	BAUKES	*	St	1																			1	
140	WOPKE	JANS	*	St	3										1	2									
				Schippers	140	15	23	14	13	18	19	16	22	61	27	28	35	15	30	30	20	19	30	20	20
				0	29	0	0	0	0	0	0	0	0	29	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

1791-1810

Nr.	VN_2	PAT_2	AN_2	CODE	Totaal	1791	1792	1793	1794	1795	1796	1797	1798	1799	1800	1801	1802	1803	1804	1805	1806	1807	1808	1809	1810
1	ABE	DOEDES	*	St	3		1		2																
2	DAVID	THOMAS	*	St	1						1														
3	DEDDE	JOOSTES	*	St	1		1																		
4	GERBEN	JANS	KALVERBOER	St	1		1																		
5	GERKE	GERBENS	*	St	9	2	3	2	2																
6	HILLEBRAND	MICHIELS	*	St	6	2	2		2																
7	JAKOB	TJEERDS	WAAL	LeSt	7	2	4											1							
8	JAN	JELGERS	*	St	8	4	2	2																	
9	JAN	KORNELIS	VEER	St	1				1																
10	JELLE	HARMENS	PRINS	St	4	2			2																
11	KLAAS	ATES	*	St	13	3	4	2	4																
12	KOERT	FOLKERTS	DIJK	St	2	2																			
13	LIEUWE	BROERS	*	St	3		1		2																
14	RUURD	HENDRIKS	ROBERTS	St	3	1	1	1																	
15	SIEBE	SIEGERS	PRINS	St	1	1																			
				Schippers	15	9	10	4	7	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
				0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Hindeloopen

1641-1660

Nr.	VN_2	PAT_2	AN_2	CODE	Totaal	1641	1642	1643	1644	1645	1646	1647	1648	1649	1650	1651	1652	1653	1654	1655	1656	1657	1658	1659	1660
1	ABE	SJOERDS	*	La	2												2								
2	ALBERT	GOOITSENS	*	ArLaSaSt	7										1		3		3						
3	ALBERT	HESSELS	*	St	3						3														
4	ALBERT	LAARS	*	St	1	1																			
5	ALBERT	PIETERS	*	St	7	1		3	3																
6	ALKE	BROERS	*	LaSaSt	20	1			2		5	2	2	1	1	1	2		3						
7	ALLE	KLASES	*	St	1														1						
8	ALLERT	*	ROOS	St	4	4																			
9	ALLERT	DIRKS	*	La	3												3								
10	ALLERT	LIEUWKES	*	LaSa	5												4		1						
11	ALLERT	OKKES	*	La	3												3								
12	ALLERT	PIETERS	*	LaNoSc	7						1						1						1	2	2
13	ANDRIES	GERBENS	*	ArLaSt	6										1		3					1	1		
14	ANDRIES	WIEGERS	*	La	2												2								
15	ANNE	*	KAT	No	1																			1	
16	ANNE	*	NOORLAST	St	1							1													
17	ANNE	*	STAVEREN	St	1						1														
18	ANNE	DOUWES	*	LaSaSt	21	3					2		2	2	2	2	3		5						
19	ANNE	GOVERTS	*	LaSaScSt	23		2	3	4	1	3	1	3	3			2		1						
20	ANNE	HUIGENS	*	St	2						1	1													

21	ANNE	MAURITS	*	St	1								1												
22	ANNE	SJOUKES	*	No	2																				2
23	ARJEN	KLASES	*	St	1						1														
24	AUKE	ALBERTS	*	St	6	1			1				1				1			2					
25	AUKE	ANDRIES	*	St	1														1						
26	AUKE	BROERS	*	LaSt	11	1								5	1	2	2								
27	AUKE	HIDDES	*	ArGLaSaSt	9												6		2				1		
28	AUKE	TJEERDS	*	St	3			2	1																
29	BALT	TJERKS	*	St	1									1											
30	BAUKE	AUKES	*	St	1						1														
31	BAUKE	RIEWERTS	*	ScSt	10		2	1	4	1	1	1													
32	BEREND	GAUKES	*	St	1									1											
33	BIBBE	MEINERTS	*	St	1														1						
34	BINKE	OKKES	*	St	1															1					
35	BOEKE	KARSTES	*	St	1				1																
36	BOUDEWIJN	TJEERDS	*	St	6			2	2		2														
37	BROER	BROERS	*	La	2												2								
38	BROER	TEUNIS	*	Sc	2							1		1											
39	DATE	LIEKELES	*	St	1									1											
40	DIEKE	ALBERTS	*	St	1										1										
41	DIRK	BOUWER	*	St	1						1														
42	DIRK	GERBENS	*	St	2										1						1				
43	DIRK	HILLES	*	St	1														1						
44	DIRK	JANS	*	Sc	1						1														
45	DIRK	JELMERS	*	LaSaSt	5												3		2						
46	DJURRE	HIELKES	*	St	1												1								
47	DOEDE	EELKES	*	LaSaSt	8												2		3	3					
48	DOEIE	HAMERSMA	*	St	1							1													
49	DOUWE	ALKES	*	St	4									2		1	1								
50	DOUWE	BOUWES	*	LaScSt	5	1	1									1	2								
51	DOUWE	EELKES	*	LaSa	4												3		1						
52	DOUWE	HESSELS	*	La	2												2								
53	DOUWE	JAKOBS	*	No	1																			1	
54	DOUWE	KLASES	*	St	2									1		1									
55	DOUWE	PIETERS	*	LaNoSaSt	9			2									3		3					1	
56	DOUWE	SIEMENS	*	LaSt	11						3	2	2				4								
57	DOUWE	SIPKES	*	SaSt	2														2						
58	EELKE	ANNES	*	La	2												2								
59	EELKE	FOPPES	*	St	4			4																	
60	EELKE	IEPES	*	ScSt	6	1	1	2	1				1												
61	EELKE	REINERS	*	ArSaSt	18						1							1	5	5	4	2			
62	EEUWE	ARJENS	*	St	1														1						
63	ERIC	ENNES	*	St	2						2														
64	EVERT	PIETERS	*	St	2				2																
65	EVERT	REINERS	*	ArLaSaSt	12								1	1			3		2	3					2
66	FEDDE	DOUWES	*	LaSaSt	12								2	1	2	4	3								
67	FEIKE	HERMANS	*	No	1																			1	
68	FEIKE	OKKES	*	St	1														1						
69	FOLKERT	HIDDES	*	La	2												2								
70	FOLKERT	OENES	*	SaSt	3														3						
71	FONGER	BRANDS	*	St	2														1		1				
72	FONGER	GERBENS	*	ArLaSaScSt	19									3			4		6	5	1				
73	FONGER	GRATES	*	SaSt	8														2	6					
74	FOPPE	HIELKES	*	La	1												1								
75	FOPPE	MEINERTS	*	St	1																1				
76	FREERK	DOUWES	*	St	15				2		1	4	5	2	1										
77	FREERK	PIETERS	*	La	2												2								
78	FREERK	SIETSES	*	LaSt	7					1	1				1		3						1		
79	FREERK	TEUNIS	*	St	1									1											
80	GATSE	KLASES	*	St	1														1						
81	GAUKE	TJEERDS	*	St	1			1																	
82	GEELE	DIRKS	*	LaScSt	9							1	2	3	1		2								
83	GEELE	IDSES	*	St	1									1											
84	GERRIT	GOVERTS	*	LaSaSt	6									2			1		3						
85	GERRIT	JOUKES	*	St	1									1											
86	GERRIT	LUITJENS	*	LaSaSt	14									2	2	1	7	2							
87	GIDEON	REIMERS	*	St	1	1																			
88	GIJSBERT	AGES	*	G	1					1															
89	GIJSBERT	HINNES	*	St	1								1												
90	GJALT	FREERKS	*	St	1				1																
91	GOOITSEN	ALLERTS	*	LaSa	2												1		1						
92	GOTE	GATSES	*	St	1														1						
93	GOVERT	HIELKES	*	LaSaSt	5												2			3					
94	HAANTJE	TJEERDS	*	St	6			2	3	1															
95	HAIE	HANSES	*	ScSt	22	1		2	2		7	2	5	3											
96	HAIE	HANSES	JONGE	St	2				1		1														
97	HAIE	JAKOBS	*	St	2						2														
98	HAIE	JANS	*	LaSt	5						1			1			3								
99	HAIE	REINERS	*	LaSt	4												1		1	1	1				

100	HAIKE	BINKES	*	St	1																	1			
101	HAITSE	BEUKENS	HENNEMAN	Sa	1															1					
102	HAITSE	JETSES	*	Sa	1														1						
103	HAMKE	PIETERS	*	St	1			1																	
104	HANS	HARINGS	*	St	3																				3
105	HARING	ALBERTS	*	St	1										1										
106	HARING	ALLERTS	*	St	2																				2
107	HARING	HARINGS	*	St	1						1														
108	HARING	HIELKES	*	St	1																1				
109	HARING	JAKOBS	*	ScSt	17			2	1	1	3	3	3	4											
110	HARING	JOUKES	*	St	1																				1
111	HARING	OUTGERS	*	St	1										1										
112	HARMEN	ALKES	*	St	1																				1
113	HART	BINKES	*	St	1															1					
114	HART	GERRITS	*	St	1			1																	
115	HEMME	TEUNIS	*	Sa	1														1						
116	HENDRIK	DOUWES	*	St	4				2		1	1													
117	HENDRIK	JANS	*	St	2				1									1							
118	HERE	ARJENS	*	LaLhaSt	14										2		3			3	2	2	2		
119	HERE	HANSES	*	St	1						1														
120	HERE	TJEERDS	*	St	1										1										
121	HESSEL	REINERS	*	LaSaSt	11							2	4	2			2	1							
122	HIDDE	AGES	*	LaScSt	5						1	3					1								
123	HIDDE	DOUWES	*	St	1											1									
124	HIDDE	REINERS	SCHOTSMAN	Lha	2															2					
125	HIELKE	*	BOUKEMA	St	2																	1			1
126	HIELKE	BERENDS	*	St	1			1																	
127	HIELKE	BROERS	*	St	1																	1			
128	HIELKE	DOUWES	*	St	2	2																			
129	HIELKE	GERRITS	*	St	4		2	2																	
130	HIELKE	GOVERTS	*	LaSaSt	5												2			3					
131	HIELKE	HIELKES	*	St	2										2										
132	HIELKE	JELTES	*	St	2														2						
133	HOITE	BINKES	*	St	1											1									
134	HOMME	TEUNIS	*	ArLaSaSt	13												4		1	3	2		2		1
135	HUGO	JANS	*	St	1			1																	
136	IEGE	MEINERTS	*	LaSaSt	10						1			1	1		2		2	3					
137	IEMKE	BROERS	*	St	1								1												
138	IENTE	ANNES	*	La	3												3								
139	IENTE	PIEKES	*	St	1														1						
140	IEPE	JETSES	*	LhoNo	6												1	1					1	2	1
141	IEPE	WIEBRENS	*	La	2												2								
142	IESE	PIETERS	*	St	1																		1		
143	IETE	HIDDES	*	La	3												3								
144	IETE	IETES	*	LaSa	7											2	5								
145	IETE	KLASES	*	LaSt	6									1	2		2		1						
146	JAIE	ANNES	*	ArLaSaScSt	9	1											3	2	3						
147	JAIE	HEIKES	*	LaLhaLho	4												1	2		1					
148	JAIE	JAIES	*	LaNoSa	6												4		1					1	
149	JAIE	JAKOBS	*	St	3	1		2																	
150	JAIE	REINERS	*	ArLaNoSaSt	15									1	1	2	4		3	1	2				1
151	JAKLE	ALLES	*	St	1																		1		
152	JAKOB	DOUWES	*	LaSc	4	1											3								
153	JAKOB	IDSES	*	St	1											1									
154	JAKOB	IVERSEN	*	St	1	1																			
155	JAKOB	JANS	*	LhoSt	2		1											1							
156	JAKOB	JENTJES	*	ArSt	2	1	1																		
157	JAKOB	JOUKES	*	St	1			1																	
158	JAKOB	KORNELIS	*	St	8																	4	4		
159	JALKE	SILKES	*	St	2						1			1											
160	JAN	ALBERTS	*	La	3												3								
161	JAN	IEPES	*	St	1											1									
162	JAN	JAKOBS	*	LaSaSt	13							1				3	3		2				2		2
163	JAN	MEINERTS	*	St	1									1											
164	JAN	REINERS	*	St	8	1		2	2		3														
165	JAN	SIEBOUTS	*	Lha	1														1						
166	JARICH	*	LANGE	St	1																		1		
167	JARICH	ALLERTS	*	LaSt	5	2											2								1
168	JARICH	ENNES	*	St	1						1														
169	JARICH	FOLKERTS	*	LaSa	2												1			1					
170	JARICH	HIELKES	*	St	1								1												
171	JARICH	JAIES	*	St	2						2														
172	JARICH	JOUKES	*	LaSt	3												2								1
173	JARICH	TIEMENS	*	La	2												2								
174	JELKE	JELLES	*	St	2							2													
175	JELKE	MEINERTS	*	St	2						1								1						
176	JELLE	*	BLOEM	St	2	2																			
177	JELLE	DIRKS	*	St	5						2		1	1	1										
178	JELLE	HIELKES	*	St	3									1	2										

179	JELLE	IDSES	*	St	5	2								3											
180	JELLE	PIETERS	*	La	2												2								
181	JELLE	WIEBRENS	(A)	St	3														1	2					
182	JELLE	WIEBRENS	*	ArLaSaScSt	25			1	1		2			2			9		5	4			1		
183	JELMER	EELKES	*	La	3												3								
184	JELMER	OLFERTS	*	La	1												1								
185	JELTE	JELTES	*	St	1														1						
186	JETSE	FREDERIKS	*	St	2																		1		1
187	JETSE	HIDDES	*	La	1												1								
188	JETSE	JETSES	*	St	3									1		2									
189	JETSE	KLASES	*	LaSaSt	9									2			1		3	3					
190	JOB	JOENS	*	St	1			1																	
191	JOB	MEINERTS	*	St	1										1										
192	JOCHEM	JOHANNES	*	St	1								1												
193	JOEKE	JOUKES	*	St	1																		1		
194	JOHANNES	KLOET	*	St	1			1																	
195	JONGE	GERBENS	*	La	1												1								
196	JOUKE	BINKES	*	St	3										2				1						
197	JOUKE	GRATES	*	St	1																1				
198	JURJEN	FOLKERTS	*	La	1												1								
199	JURJEN	GERBENS	*	St	1																1				
200	KLAAS	EELKES	*	LaScSt	6	1		2									3								
201	KLAAS	GAUWES	*	St	1									1											
202	KOERT	REINERS	*	St	1									1											
203	KORNELIS	JANS	*	SaScSt	19	1		1			1		4	4	4	4									
204	KRIJN	HAANTJES	*	St	1							1													
205	LIEUWE	JANS	*	La	1												1								
206	LIEUWE	ROMMERTS	*	La	1												1								
207	LIEUWKE	JELLES	*	St	5						3	2													
208	LIEUWKE	LIEUWKES	*	LaLhaSt	5												2		2	1					
209	LIEUWKE	MEINERTS	*	LaLhaSaSt	30			2			4	2	2	3		2	2		1	5	2	2	1		2
210	LIEUWKE	ROMMERTS	*	LaSaSt	6												2		4						
211	LIEUWKE	SIEBRENS	*	St	1			1																	
212	LIEUWKE	TIEMENS	*	St	2																				2
213	LIEUWKE	WIEBRENS	*	St	8		4	3	1																
214	LUCAS	JAKOBS	*	SaSt	3														3						
215	LUITJEN	HEMMES	*	LaSaSt	8								2		2		2		2						
216	LUITJEN	KOENRAADS	*	St	1														1						
217	LUITJEN	TIEMENS	*	SaSt	3														3						
218	MARTEN	GAUKES	*	La	1												1								
219	MARTEN	HAIES	*	LaSaSt	12									4	1		2		4	1					
220	MARTEN	SJOUKES	*	LaSaSt	14						2	4	1	2	1		1		3						
221	MARTEN	TJOMMES	*	St	1										1										
222	MEINE	PIETERS	HESSELS	La	1												1								
223	MEINERT	IDSES	*	St	1	1																			
224	MEINERT	IEGES	*	LaSt	5							1	2				2								
225	MEINERT	JOUKES	*	St	2							1	1												
226	MICHIEL	*	NOMMES	St	1																	1			
227	NANNE	JARICHS	*	Sc	6	1	1	1	1	1	1														
228	NANNE	PIETERS	*	St	4		3	1																	
229	NICOLAAS	LOURENS	*	La	1												1								
230	OEKE	*	BRUINS	St	1								1												
231	OEKE	TIEMENS	*	St	2			1	1																
232	OENE	BOER	*	St	1			1																	
233	OKKE	ALBERTS	*	ArLaSaScSt	21	1	1					1	2	2	3	1	4		2		4				
234	OKKE	DIRKS	*	Lha	4														1	3					
235	OKKE	EEUWKES	*	La	1												1								
236	OKKE	FONGERS	*	SaScSt	7				1	1	3	1				1									
237	OKKE	REITSES	*	LaSa	3												2		1						
238	ORK	*	NABBES	St	1								1												
239	OTTE	ALLERTS	*	La	2												2								
240	OTTE	KLASES	BAKKER	LaSaSt	6											1	2		2			1			
241	PIEKE	OKKES	*	LaSaSt	6												1			5					
242	PIETER	DOUWES	*	St	1									1											
243	PIETER	FEIKES	*	La	1												1								
244	PIETER	HESSELS	*	LaSaSt	9												1		2			2	2		2
245	PIETER	HIDDES	*	LaSaSt	10											1	4				2	2			1
246	PIETER	LOURENS	*	St	1																				1
247	PIETER	PIETERS	*	La	1												1								
248	PIETER	SIEMENS	*	SaSt	2														1				1		
249	PIETER	SJOERDS	*	ArLaSaSt	11							1					2		2	5			1		
250	PIETER	TEEKES	*	La	1												1								
251	PIETER	UILKES	*	Lha	1															1					
252	PIETER	WIEGERS	*	LaSt	4												2		2						
253	REIER	FOLKERTS	*	St	2						2														
254	REIN	BOS	*	St	1			1																	
255	REIN	SCHELTES	*	St	2																				2
256	REINER	ANNES	*	LaSaSt	39						2	2		2	6	4	4		5	4	5	2	1		2
257	REINER	FEIES	*	St	4			1	1				1		1										

258	REINER	GERBENS	*	St	7																2	3	2		
259	REINER	GERRITS	*	St	1								1												
260	REINER	GOVERTS	*	La	2												2								
261	REINER	JAIES	*	SaScSt	15		1		2		1		2	4	3				2						
262	REINER	JAKOBS	*	St	2			1					1												
263	REINER	REINERS	*	NoSa	2														1						1
264	REINER	SEEKELES	*	St	1									1											
265	REINER	TJEBBES	*	SaSt	2														2						
266	REINER	WIEBRENS	*	St	9	1		2	2		4														
267	REITSE	OKKES	*	Ar	1																		1		
268	RIENK	PIETERS	*	Lho	1													1							
269	RIJK	OKKES	*	St	7						2	2	1	2											
270	RINNERT	JAKOBS	*	Lha	1															1					
271	RITSKE	OTTES	*	St	1																	1			
272	ROMKE	SIPKES	*	NoSt	7				2		2								2				1		
273	RUURD	TIETES	*	St	1														1						
274	SIBBELE	FONGERS	*	St	18				3			4	5	5	1										
275	SIBBELE	JARICHS	*	St	1				1																
276	SIEBOUT	GERBENS	*	LaLho	5												4	1							
277	SIEBOUT	GERRITS	*	St	2																				2
278	SIEBOUT	RUURDS	*	St	2																				2
279	SIEBOUT	WIEGERS	*	LaSaSt	9						2						4		3						
280	SIEGER	PIETERS	*	LhoSt	18	2											3	9	2						2
281	SIEMEN	ANNES	*	St	1																1				
282	SIEMEN	DIRKS	MUTS	La	3												3								
283	SIEMEN	DOUWES	*	LaSaScSt	72			3		1	4	3	3	6	6	8	9	1	7	4	6	6	2		3
284	SIEMEN	HENDRIKS	*	ArSaScSt	8						1						2		2	1					2
285	SIEMEN	HOEKES	*	St	1															1					
286	SIEMEN	IEDES	*	LaSaScSt	10						1			3		1	2		1	1	1				
287	SIEMEN	JAKOBS	*	ArLaSaSt	11			1						3		5	2								
288	SIEMEN	JETSES	*	SaSt	2															2					
289	SIEMEN	KLASES	*	LaSaScSt	46	2	4	4	4		5	2	6	2	4	4	6	1	2						
290	SIEMEN	OLFERTS	*	LaSc	4	1											3								
291	SIEMEN	SIETSES	*	St	7		1							1			1		1	1			1		1
292	SIEMEN	TITKER	*	St	2		1												1						
293	SIETSE	BAUKES	*	SaSt	16									3	3	2	3		1		3	1			
294	SIETSE	JELLES	*	St	1						1														
295	SIETSE	JETSES	*	Sa	1														1						
296	SIETSE	LOURENS	*	ArSaSt	18		2	2			3				4	3	1	1							2
297	SIKKE	BOEKES	*	LaSaSc	7					1						1	3	1	1						
298	SIKKE	HARMENS	*	LhoSa	7												3	3	1						
299	SINT	FEIES	*	St	1								1												
300	SIPKE	AGES	*	La	3												3								
301	SIPKE	DATES	*	St	1	1																			
302	SIPKE	HARMENS	*	Lho	1													1							
303	SIPKE	HIELKES	*	LaLhaSaScSt	25	1		2	2			2	4	4	2		1		1	1	5				
304	SIPKE	LOURENS	*	La	1												1								
305	SIPKE	RINKES	*	LaNoSt	10						1			4	1		3						1		
306	SIPKE	SIBBELES	*	St	1						1														
307	SIPKE	SILKES	*	St	1						1														
308	SJOERD	JARICHS	*	SaSt	2														2						
309	SJUK	RODMERS	*	Lo	1													1							
310	TEEKE	MEINERTS	*	St	1									1											
311	TEEKE	TEEKES	*	St	1									1											
312	TEUNIS	DIRKS	*	St	1										1										
313	TEUNIS	JANS	*	SaScSt	14		1				4	1	2				1	1	1	2		1			
314	TIEMEN	ALLERTS	*	LaSaSt	6												3		3						
315	TIEMEN	ANNES	*	St	1				1																
316	TIEMEN	DIRKS	KOK	Sc	1									1											
317	TIEMEN	IDSES	*	St	7		1	2	2					1							1				
318	TIEMEN	JAKOBS	BAKKER	LaSt	33	3	4	5	4			7	4	4			1			1					
319	TIEMEN	JARICHS	*	St	1			1																	
320	TIEMEN	JOS	*	St	1																1				
321	TIEMEN	SIETSES	*	LaSaScSt	37	3	4	3	1	1	4	4	2	3	2	2	2		2	1	1		1		1
322	TIEMEN	TANES	*	St	1		1																		
323	TIETE	HUBERTS	*	St	1										1										
324	TIETE	KLASES	*	St	1									1											
325	TJEERD	BOUDEWIJNS	*	SaSt	4														3	1					
326	TJEERD	DIRKS	MUTS	LaSt	3											1	2								
327	TJEERD	DOUWES	*	St	4	2							2												
328	TJEERD	EELKES	*	La	5												5								
329	TJEERD	IDSES	*	Lha	2															2					
330	TJERNE	TJERNES	*	La	2												2								
331	UILKE	UILKES	*	LaSaSt	6												3		3						
332	UILKE	UILKES	de OUDE	La	2												2								
333	WIEBE	BROERS	*	SaScSt	13	1	1		2		4		3			1	1								
334	WIEBE	MEINERTS	*	St	1														1						
335	WIEBE	PIETERS	*	LaSa	3												2		1						
336	WIEBE	SALENS	*	La	2												2								

337	WIEBE	TJALLINGS	*	ArLhaSaSt	9														4	4	1				
338	WIEBREN	BROERS	*	St	1								1												
339	WIEBREN	EELKES	*	Ar	1									1											
340	WIEBREN	HIDDES	*	La	2												2								
341	WIEBREN	REINERS	*	LaSt	5	3											2								
342	WIEBREN	WIETSES	*	Lha	2														1	1					
343	WIEGER	ANNES	*	La	2												2								
344	WIEGER	HENDT	*	St	1				1																
345	WIEGER	IENTES	*	St	11			3	1		3	4													
346	WIEGER	TJAMMES	*	St	1			1																	
347	WIEKE	TJALLINGS	*	ArSa	2												2								
348	WIEMER	TEUNIS	*	St	1																				1
349	WILKE	WILKES	*	St	3								2	1											
				Schippers	349	37	22	47	39	11	61	36	45	65	43	33	133	19	92	45	25	19	27	7	32
				0	84	3	1	1	1	3	3	1	0	3	0	2	58	8	15	9	0	0	3	6	4

1691-1710

Nr.	VN_2	PAT_2	AN_2	CODE	Totaal	1691	1692	1693	1694	1695	1696	1697	1698	1699	1700	1701	1702	1703	1704	1705	1706	1707	1708	1709	1710
1	ABE	ANNES	*	SaSt	34	2		4	2		2		4	2	4	2			3	2	2	2	1	2	
2	ABRAHAM	JURJENS	*	St	4									2	2										
3	AGE	ALKES	*	St	6		2	2	2																
4	AGE	ANSKES	*	StZb	2																				2
5	AGE	HARMENS	*	St	2							2													
6	ALBERT	JANS	*	St	13														2	2	3	2	2	2	
7	ALBERT	PIEBES	*	St	4														2	1		1			
8	ALBERT	REITSES	*	St	2	2																			
9	ALBERT	WILLEMS	*	St	2			2																	
10	ALKE	AGES	*	St	13					2	2	2		4	2			1							
11	ALKE	LEENDERTS	*	Sa	1													1							
12	ALKE	LUCAS	*	St	9									2	2		2								3
13	ALKE	PIETERS	*	St	18	2	2	2	2			3	5	2											
14	ALLERT	IEPES	*	St	8																	2	2	2	2
15	ALLERT	JOOSTES	*	SaSt	9								1			4	2	2							
16	ALLERT	LIEUWKES	*	St	1																				1
17	ALLERT	MEINES	*	SaSt	2											2									
18	ALLERT	PIEBES	*	SaStZb	16		1	2											2	4	2	1	1	2	1
19	ALLERT	REINS	*	ArSt	11	2	1	5	2	1															
20	ANDRIES	MARTENS	*	St	4																4				
21	ANDRIES	OKKES	*	ArSt	16				2	2		2	2	2	2						1		1	2	
22	ANNE	DOEDES	*	Sa	1											1									
23	ANNE	HESSELS	*	SaStZb	7												1		1		1	1	2	1	
24	ANNE	JELLES	*	SaSt	15					3		1			2		3				2	2	2		
25	ANNE	KLASES	*	St	2						2														
26	ANNE	MEINERTS	*	SaSt	7				1						4	1			1						
27	AREND	*	BROUWER	St	2		1		1																
28	AUKE	GERBENS	*	St	3					1			1	1											
29	AUKE	GJALTS	EEUWES	Ar	1													1							
30	AUKE	GOVERTS	*	Sa	2													1	1						
31	AUKE	REINERS	*	ArSaStZb	11							1	2		2	1	1			1		1	1		1
32	AUKE	SJOERDS	*	St	3									1		1						1			
33	BAUKE	HARINGS	*	St	4					2					2										
34	BAUKE	PIETERS	*	ArSaSt	41			2	2	2	2	2	2	4	2	2	4	2	3	2	2	2	3	1	2
35	BEREND	JANS	*	ArSaSt	17	1		3	3		1	2	2	2	2			1							
36	BINKE	ANNES	*	St	1												1								
37	BINKE	SIEMENS	*	SaSt	19			2	2	2	2	2	2		2		4	1							
38	BONNE	HAIES	*	Sa	1											1									
39	BOUDEWIJN	DOEDES	*	St	4									2	2										
40	BOUDEWIJN	SIEMENS	*	St	7	2	2	2			1														
41	BOUWE	LUITJENS	*	SaSt	26		2	3	3	2		2	2	4	2	1	2	1	2						
42	BROER	GOVERTS	*	St	8					2	2	2	2												
43	BROER	JANS	*	Sa	1													1							
44	BROER	KLASES	*	ArSaStZb	11									4		3	1						3		
45	BROER	REINERS	*	St	3			3																	
46	DIRK	ANNES	*	St	1			1																	
47	DIRK	DIRKS	*	ArSt	3	1			2																
48	DIRK	HARMENS	*	St	1			1																	
49	DIRK	HERES	(A)	St	2		1		1																
50	DIRK	HERES	*	SaSt	42	4	2	2	2	1	1	2	4	4	2	2	3	2	2	1	2	2	2	2	
51	DIRK	HERES	JONGE	St	4			1	1	1	1														
52	DIRK	JANS	*	StZb	8																1			3	4
53	DIRK	REINERS	*	St	20	2		2	3	3		2	3	3	2										
54	DIRK	REITSES	*	SaStZb	11															2	2	1	3	2	1
55	DIRK	RUTGERS	*	ArSt	3			2					1												
56	DOEDE	ANNES	*	St	2																		2		
57	DOEDE	BODSES	*	St	1	1																			
58	DOEKE	LUITJENS	*	St	1										1										
59	DOUWE	BAUKES	*	ArSt	4	1	2	1																	

60	DOUWE	DOUWES	*	SaSt	5				2	2								1							
61	DOUWE	FEDDES	GRAAF	Sa	1															1					
62	DOUWE	FREERKS	*	St	2																				2
63	DOUWE	GERRITS	*	St	2																		1	1	
64	DOUWE	JAKOBS	*	St	1								1												
65	DOUWE	JELLES	*	St	2																		2		
66	DOUWE	LIEUWKES	*	SaSt	20	2	1	2	2	2	1		2	3	1	4									
67	DOUWE	SASKERS	*	St	7	1	2	2	2																
68	DOUWE	SJOERDS	*	SaStZb	17										2	2	3		1		2		1	2	4
69	DOUWE	TIETES	GRAAF	SaSt	15													2	3	2	2	2	2	2	
70	EELKE	DOUWES	*	St	2									2											
71	EELKE	EELKES	*	St	4								2	1	1										
72	EELKE	IEMES	*	St	3						1	2													
73	EELKE	JELMERS	*	SaSt	6										2			1	3						
74	EELKE	REINERS	*	SaSt	19		2	2	2	2	2	2	2	2	2	1									
75	EEUWE	EEUWES	*	St	1				1																
76	EEUWKE	FONGERS	*	SaStZb	24	1	2		2	2			2	2	2				1	2	2		2	2	2
77	EEUWKE	GOVERTS	*	ArSaSt	23						2		2	2	2	3	4	1	2	1			1	1	2
78	EEUWKE	TJEERDS	*	SaSt	37	2			3	3	2	2	2	2	2	2		3	2	2	2	2	2	2	2
79	EKKE	EKKES	*	St	16						2		1	3	3	2		1					2	2	
80	EVERT	JAKOBS	*	St	2		2																		
81	EVERT	LUITJENS	*	St	4							2	2												
82	FEDDE	TINKES	*	SaSt	24					2		2	4	4	6	4	2								
83	FOKKE	ANSKES	*	St	4	1							1	2											
84	FOLKERT	JANS	*	St	1																				1
85	FOLKERT	PIETERS	*	StZb	4															2			1	1	
86	FOLKERT	SASKERS	*	St	1	1																			
87	FONGER	DOEDES	*	St	2		1	1																	
88	FRANS	IDSES	*	St	4						2			2											
89	FREERK	ALLES	*	St	8																	2	2	2	2
90	FREERK	IEDES	*	ArSt	18	2	1											2		2	4	2	4	1	
91	FREERK	JELLES	*	St	3		2	1																	
92	FREERK	JETSES	*	Zb	1																				1
93	FREERK	LOLKES	*	ArSaSt	27			2	2	2	2	1	2	4	2	1		2	4	3					
94	GAUKE	REINERS	*	Ar	1																				1
95	GEELE	AUKES	*	Ar	1						1														
96	GERBEN	FONGERS	*	St	2				2																
97	GERBEN	SIETSES	*	St	12															2	2	2	2	2	2
98	GERRIT	ANDRIES	*	ArSaSt	8														4		1	1	1		1
99	GERRIT	ANNES	*	St	1										1										
100	GERRIT	GERBENS	*	St	1									1											
101	GERRIT	REINERS	*	SaSt	3				1	1										1					
102	GERRIT	TIEMENS	*	SaSt	17						2	2		4	2			1				2	2	2	
103	GOVERT	REINERS	*	SaSt	20	2			1		2	2	2	4	2			4	1						
104	HAIE	DOEKES	*	St	9					1	2	2	2	2											
105	HAIE	LUITJENS	*	ArSaSt	28	1	1	2	2	2	2	2	2		1	4	2	3		1			1	2	
106	HAIE	SIPKES	*	ArSaSt	5												3	2							
107	HARKE	DOUWES	*	ArSaSt	18			2	2	2	2	2	2		2		2	1		1					
108	HARMEN	AGES	*	SaSt	5													2	2			1			
109	HARMEN	PIETERS	*	St	2								2												
110	HARMEN	SIKKES	*	St	34				2	2		2	4	4	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	
111	HARTMAN	DOUWES	*	St	2	1		1																	
112	HARTMAN	HARTMANS	*	St	2																		2		
113	HARTMAN	LIEUWKES	*	Sa	1											1									
114	HARTMAN	LUCAS	*	St	8	2	2	2	2																
115	HEIN	SJOERDS	*	St	1																	1			
116	HELMICH	PAULUS	*	St	1										1										
117	HENDRIK	GERRITS	*	St	45	2		4	2	4	2	2	6	6	2	2	4		2		3		1	3	
118	HERE	HESSELS	*	SaSt	19				2	2	2	2	2	4	2	1	1	1							
119	HERE	OTTES	*	St	1															1					
120	HERE	SIEMENS	*	SaSt	34		2	2	2	2	3	2	4	4	4	4	3	1			1				
121	HESSEL	AUKES	*	Sa	1											1									
122	HESSEL	GERBENS	HAAN	SaStZb	16			4		1				2		2	2	1						1	3
123	HESSEL	JAKOBS	*	ArSt	4	1	1	2																	
124	HESSEL	OKKES	*	St	7		2	3	2																
125	HESSEL	PIETERS	*	St	1													1							
126	HIDDE	ABES	*	LoSaSt	21				1			2	2	2	1			1			4	2	2	2	2
127	HIDDE	FOLKERTS	ZWAAN	SaSt	39				2	2	2	2	4	4	3	2	2	2	3	2	3		4	1	1
128	HIDDE	PIETERS	*	SaSt	3	2												1							
129	HIDDE	TJEERDS	*	SaSt	12							2	2	3	3		1	1							
130	HIDDE	WIEBRENS	*	Ar	1						1														
131	HIELKE	HERES	*	SaSt	11						1	2					3	1	3	1					
132	HOUKE	REINERS	*	ArSt	5									2		1				1				1	
133	IDS	FONGERS	*	St	3					1			1						1						
134	IEGE	IEGES	*	SaSt	22						1	2	1	2	2	3	2	3	1	3		2			
135	IEGE	TJALLINGS	*	St	1						1														
136	IEME	EELKES	*	St	4	1		1	2																

137	IEME	FREERKS	*	St	1	1																			
138	IEME	KLASES	*	St	8							3	5												
139	IEME	LUITJENS	*	ArSt	8			3	2	2	1														
140	IENSE	SIEBOUTS	*	St	1										1										
141	IEPE	WIETSES	*	St	7																	2	2	2	1
142	IJSBRAND	DOUWES	*	St	1		1																		
143	JAIE	ARJENS	*	St	8																2		4		2
144	JAIE	JAIES	*	ArSaSt	31		3		1	2	1	2		4	2		2	2	2	4		2	2	2	
145	JAKOB	DOUWES	HAAN	ArSaSt	6					1								1			2	1	1		
146	JAKOB	GERBENS	*	St	1												1								
147	JAKOB	JAKOBS	*	St	2				2																
148	JAKOB	LUITJENS	(A)	St	42	2	2	1	2	2	2	2	4	4	4	4	4	1	2	2	2		2		
149	JAKOB	LUITJENS	*	ArSaSt	43	2		3	2	2	2	2	2	3	3	1	4	5	2	5	2	3			
150	JAN	*	GOYER	St	1															1					
151	JAN	ABES	*	SaSt	23	2	1	2	2	2	2	2	2	4	2	1		1							
152	JAN	ABRAHAMS	*	StZb	8																	4		2	2
153	JAN	BERENDS	*	St	2																			2	
154	JAN	DIRKS	*	St	4								2	2											
155	JAN	HERES	JARICHS	StZb	4																				4
156	JAN	JAKOBS	*	St	2		2																		
157	JAN	REINS	*	ArSaSt	19								2		1	4	2	3	3			1	1	2	
158	JAN	TJEERDS	*	ArSa	4													1		3					
159	JARICH	GERBENS	HAAN	SaStZb	12									3	4	1	1		2						1
160	JARICH	SIEBRENS	*	St	2										2										
161	JARICH	SIPKES	*	St	2				2																
162	JARICH	TJALLINGS	*	St	1					1															
163	JELLE	HERES	*	St	1																				1
164	JELLE	SIEMENS	*	St	2						1							1							
165	JELLE	THOMAS	*	SaSt	22						2	2	2	3	2	3					2	2	2	2	
166	JELLE	WIEBES	BLOM	St	18			2	2	2	2	2	2	4	2										
167	JELLE	WILLEMS	*	SaSt	27									2	2	2		3	2	2	4	4	4	2	
168	JELMER	PAULUS	*	ArSaStZb	10	1						2		1	1	1			1	1	2				
169	JELTE	REINS	*	SaSt	2											1						1			
170	JETSE	DOEDES	*	Ar	1																		1		
171	JETSE	IEPES	*	SaSt	4				1					1	1	1									
172	JETSE	JANS	*	St	1									1											
173	JETSE	REINS	*	ArSaSt	8				2	1	2		1	1		1									
174	JOB	SIETSES	*	St	1						1														
175	JOCHEM	FREERKS	*	St	9	1	2	2						2	2										
176	JOHANNES	EELKES	*	St	2	1		1																	
177	JURJEN	ANNES	*	SaSt	37				2	2	2	2	4	4	2	1	3	3	3	1	2	2	2	1	1
178	JURJEN	HENDRIKS	*	St	1										1										
179	KLAAS	ABRAHAMS	*	StZb	2																			2	
180	KLAAS	ALLERTS	*	St	2										2										
181	KLAAS	GERRITS	*	Sa	1													1							
182	KLAAS	HERES	*	St	2				2																
183	KLAAS	IEPES	*	ArSaSt	4						1				2					1					
184	KLAAS	JANS	GOOITSENS	St	1			1																	
185	KLAAS	MEINTES	*	St	1										1										
186	KORNELIS	DAALE	*	St	1			1																	
187	KORNELIS	JAKOBS	ROOS	St	1								1												
188	KRIJN	DIRKS	*	St	1					1															
189	LIEUWE	SIERKS	*	St	1													1							
190	LIEUWKE	HERES	*	St	1																1				
191	LIEUWKE	PIETERS	*	SaSt	18									1	2					3	2	3	3	2	2
192	LIEUWKE	REINERS	*	St	5								2	2	1										
193	LIEUWKE	SIEMENS	*	SaSt	24	2	1	2	2	2	2	2	4	4	2		1								
194	LIEUWKE	SJOERDS	*	StZb	19												4			2	3	2	3	2	3
195	LOLKE	FREERKS	*	ArSt	3																1	1		1	
196	LOLKE	LOURENS	*	Sa	1													1							
197	LOURENS	LIEUWKES	*	Ar	2			1	1																
198	LUCAS	JAKOBS	*	St	1					1															
199	MARTEN	FOLKERTS	*	ArSaSt	30		1	2	2	2	2	2	2	4	2	4	2						2	1	2
200	MINK	JETSES	*	St	1	1																			
201	MONSE	ATES	*	ArSaSt	9	3		2	2		1							1							
202	NANNE	ABES	*	St	3																	1		1	1
203	NANNE	JETSES	*	St	1					1															
204	NANNE	PIETERS	*	Ar	1																			1	
205	OBBE	REINS	*	St	1					1															
206	OENE	SIEMENS	*	St	1															1					
207	OKKE	GERBENS	*	SaSt	22				1	1		2	1	3	2	1	3	4	4						
208	OKKE	SJOERDS	*	SaStZb	27									3	2	6	2	2	3	2		1		3	3
209	OLFERT	GERRITS	*	St	1															1					
210	OLFERT	TJEERDS	*	ArSaStZb	29				2	2	1	2	1	4	2		3			1	4	4	3		
211	OTTE	IEPES	*	SaSt	22				1				4	4	3	3		3		2	2				
212	OTTE	WIEPKES	*	SaSt	16						2		2	2	4	4			2						
213	PAULUS	PAULUS	*	SaSt	4														2	2					

214	PIEBE	DIRKS	*	St	1			1																	
215	PIEBE	SIEBOUTS	*	St	1																		1		
216	PIEKE	DIRKS	KRAMER	Zb	2																			1	1
217	PIEKE	DOEDES	*	St	1				1																
218	PIETER	ASSUERUS	VOGELZANG	SaSt	7											4		3							
219	PIETER	HIDDES	*	ArSaSt	15										2	3	1	1		2	2	2	2		
220	PIETER	IEGES	*	St	1																			1	
221	PIETER	IENTES	*	St	11			2	2	1	2	2	2												
222	PIETER	JAKOBS	*	StZb	13																4	3	2	2	2
223	PIETER	JANS	ZWAAN	St	10		1	3	1					5											
224	PIETER	JELLES	*	SaSt	12						2	2	4	2		2									
225	PIETER	JELMERS	*	ArSaSt	17										1	2	3	2	3		2	1	2	1	
226	PIETER	KORNELIS	*	St	1																		1		
227	PIETER	LUITJENS	*	SaSt	7	1				1	1							1	3						
228	PIETER	PIETERS	JELMERS	St	1																	1			
229	PIETER	REINERS	*	SaStZb	41		1	2	1	3		2	4	4		6	3	3	6	3	1	2			
230	PIETER	SIEBRENS	*	St	1									1											
231	PIETER	SJOERDS	*	SaSt	16							2	2	2	2		1	2	1					2	2
232	PIETER	TJALLINGS	*	St	4					2					2										
233	PIETER	TJEERDS	*	ArSa	3											1		2							
234	REINER	BOUWES	*	SaSt	5								1		1		1							1	1
235	REINER	BROERS	*	Sa	1															1					
236	REINER	JARICHS	*	St	14	2	1		1	1	1		3	2	1								1		1
237	REINER	REINERS	*	St	22					2	2	2	4	4	2	3	3								
238	REINER	SIEMENS	*	ArZb	2																			1	1
239	REINER	SIPKES	*	St	3	2	1																		
240	REINER	TJEERDS	*	St	8				2			2	2	2											
241	REMKE	JAIES	*	SaSt	2					1								1							
242	RIENK	JAIES	*	ArSaSt	5					1	1							1		1	1				
243	ROMKE	KORNELIS	*	ArSaSt	19								4	4	2					3	2	1	2	1	
244	RUURD	BAUKES	*	St	2																			2	
245	RUURD	JARICHS	*	SaSt	16				2	2	1	2	1	1	1	2	1						1		2
246	SCHELTE	REINS	*	SaSt	5							2	2			1									
247	SCHELTE	SIEMENS	*	St	26	2	1	2	2		2	2		2	4	1	2	2	2	2					
248	SIBBELE	*	BANTSTOK	St	1	1																			
249	SIBBELE	KLASES	*	ArSt	3			1	2																
250	SIEBOUT	DIEKES	*	St	4					3	1														
251	SIEBOUT	DOEDES	*	St	3	2	1																		
252	SIEBOUT	LUITJENS	*	St	2							2													
253	SIEBOUT	SIEBOUTS	*	St	4																		2	2	
254	SIEBOUT	TJEERDS	*	St	3	2	1																		
255	SIEBREN	ANNES	*	St	1			1																	
256	SIEBREN	LUITJENS	*	St	2										1		1								
257	SIEBREN	PIETERS	*	ArSaSt	8								1			1	1		1					1	3
258	SIEMEN	BINKES	*	St	1							1													
259	SIEMEN	BROERS	*	ArSaSt	29						2	2	4	4	2	2	5	1	3			2		2	
260	SIEMEN	HERES	BAKKER	ArSaSt	13	1	2	2	2									1				2	2	1	
261	SIEMEN	HESSELS	*	SaSt	9													2	4	1	2				
262	SIEMEN	IEPES	*	Sa	1												1								
263	SIEMEN	JANS	ZWAAN	St	2	2																			
264	SIEMEN	JELLES	*	SaSt	4														1	1	2				
265	SIEMEN	KORNELIS	*	SaSt	5											4	1								
266	SIEMEN	LUCAS	*	St	1									1											
267	SIEMEN	PIETERS	*	Sa	1														1						
268	SIERD	AGES	*	Ar	4																		2	1	1
269	SIETSE	DOUWES	*	St	3	2		1																	
270	SIETSE	RIENKS	*	St	1				1																
271	SIETSE	TIEMENS	*	ArSaSt	17		2	1	2		1	2	2	2	2	1							2		
272	SIKKE	HARMENS	*	St	2																				2
273	SIKKE	JAKOBS	*	St	4																		2	2	
274	SIPKE	DOEDES	*	St	1			1																	
275	SIPKE	LOLLES	*	St	1															1					
276	SIPKE	REINERS	*	ArSaSt	28			1	2	2		2	4	2	2	4		1		3	2	1			2
277	SJOERD	AGES	*	St	6																2	4			
278	SJOERD	JANS	*	SaSt	22						2	2	1	4	2	3		2		2	2	2			
279	SJOERD	LIEUWKES	*	St	7				2				3	2											
280	SJOERD	LUCAS	*	St	9	1				2			1	1	4										
281	TEEKE	DOUWES	*	Ar	1		1																		
282	THOMAS	HEIKES	*	Zb	1																			1	
283	THOMAS	SIETSES	*	StZb	6																	3	2	1	
284	TIEMEN	ANDRIES	*	St	2								2												
285	TIEMEN	ANNES	*	ArSaSt	31				1			2	2	2		3	4	3	3	3	4	1	1	2	
286	TIETE	PIETERS	*	St	14				2	2	2	2	2	2	2										
287	TJALF	PIETERS	*	St	1																		1		
288	TJEBBE	REINERS	*	St	2								2												
289	TJEERD	ANNES	*	ArSaSt	15	1							2	2		3	1		4						2
290	TJEERD	HERES	*	ArSt	24								4	4	1	2	2	1	2	2	2	2	2		

291	TJEERD	JANS	*	St	1								1												
292	TJEERD	JELLES	*	St	14				2				2	4	4		2								
293	TJEERD	REINERS	*	ArSaSt	44					1	2	2	4	4	4	2	2	2	6	7	3	1	2	2	
294	TJEERD	RINNERTS	*	St	4										1			1	1	1					
295	TJEERD	RINWERS	*	SaSt	11										1	1	3		2	1		1	1	1	
296	TJEERD	WIEBRENS	KOOL	St	13					2	2	2	2	2	1								2		
297	TJERK	AUKES	*	St	2	1				1															
298	TJERK	SIEBOUTS	*	St	28				2	2	2	2	4	4	3	2		1		2		2	2		
299	TJERNE	REINDERS	*	Zb	1																		1		
300	TJERNE	WIEBRENS	KAT	ArSa	2											2									
301	UILKE	FOLKERTS	*	St	1																		1		
302	WABE	JANS	*	SaSt	8							1	2	2		3									
303	WIEBE	ANNES	*	ArSaSt	38	2	1	1	2	2	2	2	2		4		2	1	5	5		4	1		2
304	WIEBE	DOEDES	*	SaSt	19		1	2		2		1	3	4	2	3		1							
305	WIEBE	DREESEN	*	St	1			1																	
306	WIEBREN	DOUWES	*	ArSt	9	2	1	2			1	1	1					1							
307	WIEBREN	HIDDES	KAT	ArSaSt	6															3	1		1	1	
308	WIEBREN	LUCAS	*	St	2									2											
309	WIEBREN	LUITJENS	*	SaSt	35						2		4	5	3	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2
310	WIEBREN	TJERNES	*	ArSaSt	18												2	2	2	2	4	2	3	1	
311	WIEGER	DOEDES	*	SaSt	15		1	2	1				2	4	2	1		2							
312	WIEGER	IENTES	*	SaSt	24		1			2	2	2	2	2						3	2	2	2	2	2
313	WIETSE	ALLES	*	St	4									2	2										
314	WILLEM	DOEDES	*	SaSt	32	2	2	2	2	2	2	2	4	4	2	3	1	2	2						
315	WILLEM	JELLES	*	SaSt	13				1			2	2	2	2	3	1								
316	WOLKE	DOUWES	*	St	5		1				1	2	1												
				Schippers	316	52	48	66	79	70	71	74	97	100	101	77	63	80	58	65	55	61	75	69	50
				0	30	0	1	1	1	0	2	0	0	0	0	6	1	8	2	3	0	0	3	5	5

1741-1760

Nr.	VN_2	PAT_2	AN_2	CODE	Totaal	1741	1742	1743	1744	1745	1746	1747	1748	1749	1750	1751	1752	1753	1754	1755	1756	1757	1758	1759	1760
1	ABE	BROERS	KAT	QuSt	52	4	2	4	2	4	2	3	2	3	4	3	3	2		2		2	2	4	4
2	ABRAHAM	KLASES	*	St	6	4	1	1																	
3	ADOLF	ALBERTS	*	St	2											1	1								
4	AGE	BROERS	*	St	22			2	1	2						2	4	2	1				2	4	2
5	AGE	KLASES	*	St	3		1	2																	
6	AGE	PIETERS	*	St	1												1								
7	AGE	SIBBELES	*	St	6	2	1	2				1													
8	AGE	SJOERDS	*	QuSt	24	3	1	4	2	4	2	3		1	2	2									
9	ALBERT	DOUWES	*	St	24		1	4	1	2	2	2						2	4	2			1	3	
10	ALBERT	HENDRIKS	*	QuSt	19	3		3	1	4	1	3	2	2											
11	ALBERT	WILLEMS	*	St	15					1	2	1		2	3	2	2								2
12	ALLE	FREERKS	*	QuSt	26	4		1	1	3	2	2	2	4	1	2	1	1		2					
13	ALLERT	JOOSTES	*	St	11															3		2		2	4
14	ALLERT	SIEBRENS	*	St	3																				3
15	ANDRIES	SIBBELES	*	St	3			3																	
16	ANDRIES	TIEMENS	*	QuSt	49	4	1	3	2	4	2	4	2	5	4	2	2	2	2	2		1	2	3	2
17	ANNE	*	KONING	St	1	1																			
18	ANNE	LAMMERTS	*	St	19												3	3	4	2				4	3
19	ANNE	SIEMENS	*	St	12	1	1	3	3									1				3			
20	ANNE	TIEMENS	*	QuSt	50	3	2	3	1	4	2	3	1	5	4	4	3	2	2	2	4	1	4		
21	ANNE	WILLEMS	*	St	13									1						2	1	1	4	2	2
22	ANSKE	SIEBOUTS	*	St	5																			3	2
23	ATE	FREERKS	*	St	6			1		1		2						1					1		
24	AUKE	RIENKS	*	St	3													1	2						
25	BEREND	FREERKS	HANSES	St	1																			1	
26	BEREND	WIEGERS	*	St	41		2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2		1	2	1	4	4	4	3
27	BOUWE	JAITSES	*	St	2									1	1										
28	BROER	*	ZWAAN	St	2		1								1										
29	BROER	ABES	KAT	St	19														3	2	2	2	4	4	2
30	BROER	DIRKS	STOUT	QuSt	46	2		4	2	2	1	2	1	5	4	3	4	3	1	3	3	4	2		
31	BROER	GEERTS	*	St	11							1	1	3	2	1	1	2							
32	BROER	JANS	*	St	17				1										3	3			3	3	4
33	BROER	SIEMENS	*	St	6		1	1	1	2	1														
34	BROER	TJEERDS	*	St	6																	3		1	2
35	BROER	WIEGERS	*	St	4														2	2					
36	CHRISTOFFEL	JOHANNES	*	St	1																			1	
37	DIEKE	PIETERS	*	St	12												3		2		3	2		2	
38	DIRK	*	CLUITER	St	1														1						
39	DIRK	*	HOOP	St	1											1									
40	DIRK	DIRKS	*	QuSt	34	4		3	2	4	2	3	2	5	4	4	1								
41	DIRK	HANSES	*	St	2										1	1									
42	DIRK	JANS	DUIF	QuSt	11		2					2		2	2			1				2			
43	DIRK	MANS	*	St	1				1																
44	DIRK	SIEMENS	*	St	1											1									
45	DIRK	TIEMENS	*	St	1			1																	
46	DOEDE	*	NACHTEGAAL	Lo	1					1															

47	DOEDE	ABES	*	St	13								2	2			1	2	2	1	2	1			
48	DOEDE	ANNES	*	St	20	5	2	3	2	4	2	2													
49	DOEDE	PIETERS	*	St	12					1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1					
50	DOEDE	WIEBES	*	St	3												2							1	
51	DOOITSE	JANS	*	St	1															1					
52	DOUWE	HANSES	*	QuSt	39	2		2	2	3	2	3		4	3	4	3	3	2	2		2		2	
53	DOUWE	IEGES	BLOM	St	1										1										
54	DOUWE	JANS	*	St	3	1										1			1						
55	DOUWE	REITSES	*	St	31									2	2	6	4	3	4		1	1	2	1	5
56	DOUWE	SIEBRENS	*	St	1																		1		
57	DREEUWIS	TIEMENS	*	St	3												1					1		1	
58	ELLE	FREERKS	*	St	2													1				1			
59	ENNE	JAKOBS	*	St	20							2	1	2	2	2	1	2	2	1				3	2
60	ENNE	LAMMERTS	*	St	1													1							
61	EVERT	ATES	*	St	1	1																			
62	EVERT	DOEDES	*	St	21	4	2	4	1	4	3	2	1												
63	EVERT	JENTJES	*	St	5	2	1	2																	
64	EVERT	OTTES	*	St	16	3		3	1	4	2	3													
65	EVERT	WILKES	*	St	1																				1
66	FEDDE	ABRAHAMS	*	QuSt	42	3		4	1	4			1	5	3	2	3	3	2	2	2	2	3	1	1
67	FEIKE	FREERKS	*	St	4					1							1		2						
68	FEIKE	HANSES	*	St	1											1									
69	FEIKE	PIETERS	*	St	1							1													
70	FOKKE	JAKOBS	*	LoQuSt	30			2	2	3	2	3	2	3	1	4		3	2	3					
71	FOKKE	SIKKES	*	QuSt	50	3	1	4	2	4	2	3	2	3	3	4	4	2	3	2	4	4			
72	FOLKERT	AUKES	*	St	15	2	1				1	2	2	3	1	2	1								
73	FOLKERT	PIETERS	*	St	6	3	1	1	1																
74	FOLKERT	PIETERS	LAP	QuSt	26	4	1	2	1	2	2	2	3	5	4										
75	FOPKE	KORNELIS	*	St	1					1															
76	FOPPE	ARJENS	*	St	1					1															
77	FOPPE	GERRITS	*	St	1									1											
78	FRANS	PIETERS	FOPPES	St	1			1																	
79	FREERK	EELKES	*	St	1			1																	
80	FREERK	JANS	*	St	17													1	1	1	2	2	4	4	2
81	FREERK	LAMMERTS	*	St	1																				1
82	GERBEN	ANNES	*	St	1	1																			
83	GERBEN	JANS	*	St	1												1								
84	GERBEN	JURJENS	*	St	3													1	2						
85	GERBEN	TJEERDS	*	QuSt	44	3	1	2	4	1	1	4		5		3	3	3	3	4			3	3	1
86	GERKE	DIRKS	*	St	2																		1	1	
87	HAANTJE	PIETERS	*	St	1															1					
88	HAIE	JELLES	*	QuSt	10	1		2	1	1		1	1	3											
89	HAIE	WOUTERS	*	St	9													3	2	2	2				
90	HANS	DIRKS	*	St	1					1															
91	HANS	DOUWES	*	St	2																	1	1		
92	HARING	EELKES	*	St	22		1	4	2	1	2	3	1	3			2	2	1						
93	HARMEN	GEERTS	*	St	14	2	1	3	1	2	2	3													
94	HARMEN	PIEKES	*	St	2		2																		
95	HARMEN	REINS	*	St	1		1																		
96	HATTE	HARINGS	*	St	1												1								
97	HEIE	EELKES	*	St	1						1														
98	HENDRIK	BROERS	*	St	1														1						
99	HENDRIK	LOURENS	*	St	1			1																	
100	HERE	DIRKS	*	QuSt	39			4	1	4	2			5	1		1	2	3	2	1	4	3	2	4
101	HERE	JAKOBS	*	St	12												3	2	1	1				3	2
102	HESSEL	SIEMENS	*	St	62	3	1	3	2	4	4	2	4		3	2	4	4	3	4	3	4	4	4	4
103	HESSEL	WILLEMS	*	St	3																			1	2
104	HIDDE	ALBERTS	*	St	1	1																			
105	HIDDE	EEUWKES	*	QuSt	25	4	2	4	2	4	2	4	2	1											
106	HIDDE	JANS	*	St	2														2						
107	HIDDE	RINWERS	*	QuSt	43	3			2	4	2	4	2	5	4	2	3	3	3	3				3	
108	HIELKE	HIDDES	*	QuSt	34	4	2	3	2	4	1	2	2	5	2	2	2	1	2						
109	HIELKE	OLFERTS	*	QuSt	28	4	1	4	2	2	2	2	1	4	4	2									
110	HILLEBRAND	PIETERS	*	St	2				1				1												
111	HOMME	RINTJES	*	St	1		1																		
112	HOMME	SJOERDS	*	St	6															4		2			
113	IDS	BROERS	*	QuSt	3	1	1							1											
114	IEGE	IEGES	BLOM	St	40	4	2	4	2	3	2	2			1	2	2	1	1	4	3	4	3		
115	IEPE	SIEBRENS	*	St	2										1	1									
116	JAIE	JANS	*	St	49				2	4	2	3		1	4	4	3	4	3	4	2	2	4	4	3
117	JAKOB	*	KAT	St	2														2						
118	JAKOB	ALBERTS	*	St	3														1				2		
119	JAKOB	BROERS	*	St	1			1																	
120	JAKOB	FREERKS	*	St	2																				2
121	JAKOB	HAIES	*	LoSt	6					2	2	2													
122	JAKOB	HESSELS	*	St	1							1													
123	JAKOB	IEMES	*	St	11	2	2	1	2	2	2														
124	JAKOB	JAKOBS	*	St	17															2	2	4	3	4	2
125	JAKOB	PIETERS	*	QuSt	32			2	2	4	2	4	1	5		3	4	2	3						

126	JAKOB	PIETERS	ZWAAN	LoSt	8	3		4		1															
127	JAKOB	SIKKES	*	QuSt	33	4	1	4	2	4	1	1	2	4		2	3	4	1						
128	JAN	*	GRAS	St	1								1												
129	JAN	DOEDES	*	St	1							1													
130	JAN	FREERKS	*	St	17	3	2	4	2	4	2														
131	JAN	JAIES	*	St	8															2		1	1	2	2
132	JAN	JETSES	*	St	1																		1		
133	JAN	LUIT	*	St	1															1					
134	JAN	OBBES	*	St	1								1												
135	JAN	RINSES	*	St	2		1	1																	
136	JAN	SIEMENS	*	St	8	3	1	1		2	1														
137	JARICH	HERES	*	St	3	2	1																		
138	JELLE	SIEMENS	*	St	27	3	1	3	2	4	4	2			1		1		2	2	2				
139	JENTJE	SIBBELES	*	St	19	4	1	1	3	4	4	2													
140	JEROEN	SALOMONS	*	St	1			1																	
141	JOB	SIKKES	*	St	1												1								
142	JOCHEM	FREERKS	*	St	5											2	1		2						
143	JOOST	ALLERTS	*	QuSt	46				3	4	2	3		4	4	3	3	3	3	3		4	3	4	
144	JURJEN	SIEMENS	*	St	2	1		1																	
145	KARST	ATES	*	St	1	1																			
146	KARST	JANS	*	St	2			1									1								
147	KLAAS	BERENDS	*	St	2														2						
148	KLAAS	KLASES	*	St	1		1																		
149	KLAAS	PIETERS	WIJNBERG	Lo	1					1															
149	KORNELIS	*	BROUWER	St	1										1										
150	KORNELIS	*	POST	St	1					1															
151	KORNELIS	HAIES	*	St	7	2	1	1	1		1						1								
152	LAMMERT	ANNES	*	QuSt	62	4	2	4	4	4	2	3	4	5	4	3		3	5	4	3	4	2		2
153	LAMMERT	PIETERS	*	St	4																				4
154	LARS	HENDRIKS	*	St	3									2	1										
155	LEENDERT	BROERS	*	St	3	2	1																		
156	LIEKELE	JOHANNES	*	St	1												1								
157	LOURENS	HANSES	*	St	1			1																	
158	LUCAS	BROERS	*	QuSt	24					3				3			2	2	1	3	1		3	4	2
159	LUITJEN	PIETERS	*	LoQuSt	3	1				1				1											
160	MEINERT	SJOERDS	*	St	2										1		1								
161	MICHIEL	GJALTS	*	St	1										1										
162	NANNE	ABES	*	St	1																		1		
163	NANNE	BROERS	*	St	1			1																	
164	OBBE	HILLEMA	*	St	1											1									
165	OBBE	ULBES	*	St	1																			1	
166	OENE	WILLEMS	*	St	1																			1	
167	OKKE	AGES	*	St	8	1	1	1		1	1	1	1			1									
168	OKKE	JAKOBS	*	St	13														2	1	2	2	2	2	2
169	OKKE	JANS	*	QuSt	52	4	1	4	2	3	1	1	2	4	2	1	4	2	4	2	3	4	4	2	2
170	OKKE	PIETERS	*	St	2												2								
171	OLFERT	HANSES	*	St	1																			1	
172	OLFERT	WILLEMS	*	St	15										3	4	2		1					3	2
173	OTTE	OLFERTS	*	St	2														2						
174	PABE	PIETERS	*	St	1										1										
175	PAULUS	FOLKERTS	*	St	1						1														
176	PIEKE	SIERDS	*	St	1																			1	
177	PIETER	AGES	*	St	6	3	1	2																	
178	PIETER	ALBERTS	*	St	1		1																		
179	PIETER	EELKES	*	St	1																			1	
180	PIETER	FOLKERTS	*	St	5					1					2	2									
181	PIETER	LUITJENS	*	LoQuSt	7					1				1	1	1	2							1	
182	PIETER	PIETERS	*	QuSt	36				1	2		1		3	3	3	2	3	4	3	1	3		3	4
183	PIETER	PIETERS	JUNIOR	St	2													1		1					
184	PIETER	WIEGERS	*	QuSt	61	4	1	4	1	4	2	3	2	3	2	3	4		4	4	4	4	4	4	4
185	POPPE	HERES	*	St	1		1																		
186	REIN	BROERS	*	St	18	1		1	1	1	1	2	1	1	1	1		1		2	1		1	2	
187	REINER	PIETERS	*	QuSt	37	4	1	3	3	1	2	2	2	5	3	3	2	1	1	3				1	
188	REINER	SIEMENS	*	St	1																				1
189	REINER	SIERDS	KAT	St	1			1																	
190	REITSE	DIRKS	*	St	1	1																			
191	REITSE	DOUWES	*	QuSt	13	2	1			3	1	2	3	1											
192	RIEMER	WIEGERS	*	St	1																				1
193	RIENK	AUKES	*	St	14	2		2		1	1	1	1		3	2	1								
194	RIENK	FOLKERTS	*	St	1	1																			
195	RIENK	GJALTS	*	QuSt	25	4	1	3	1		1		2	1			2	2	2	1				3	2
196	RIENK	JELTES	*	St	3					1							1			1					
197	RIENK	WIEBRENS	*	St	20									2	3	4	2	2	3	2	1	1			
198	RINNERT	TJALLINGS	*	St	9		1								2	3		1		2					
199	RINNERT	TJEERDS	*	St	19	4	1	4	1	4	2	3													
200	RINSE	JAITSES	*	St	1												1								
201	RINSE	JANS	*	St	9						1	1	1	1		1			1	2				1	
202	ROELOF	ALLERTS	*	Qu	1									1											
203	ROMMERT	AUKES	*	St	5		1	2							1		1								

204	ROMMERT	NANNES	*	St	5	3									1	1									
205	RUURD	HENDRIKS	*	St	1												1								
206	RUURD	JANS	*	St	1																		1		
207	SCHELTE	JANS	*	St	8	3	1	3					1												
208	SIBBELE	ANDRIES	*	St	8	1	1	2	1	1	1	1													
209	SIBBELE	AUKES	*	St	11	2	1	3	1	2	1	1													
210	SIBBELE	DIRKS	*	St	1					1															
211	SIBBELE	EEUWKES	*	LoSt	15	2	1	3	2	2	2	3													
212	SIBBELE	HAIES	*	St	1	1																			
213	SIEBOUT	PIETERS	*	St	1											1									
214	SIEBOUT	WIEGERS	*	QuSt	35	3	1	4	2	4	2	4	2	5	3	1	4								
215	SIEBREN	HIELKES	*	St	4	2							1			1									
216	SIEBREN	SIBBELES	*	St	13	5	1	4	2	1															
217	SIEBREN	WIEBES	*	St	4		1	3																	
218	SIEMEN	FOLKERTS	ZWAAN	St	4			2	2																
219	SIEMEN	HESSELS	*	St	1										1										
220	SIEMEN	HIELKES	*	St	2			2																	
221	SIEMEN	PIERS	BOUWMAN	St	1															1					
222	SIEMEN	PIETERS	*	St	1											1									
223	SIEMEN	RUURDS	*	St	1				1																
224	SIEMEN	RUURDS	PUTTEN	St	14			1		2		1			1	3	2	1	1						2
225	SIEMEN	SIERDS	BOERMAN	QuSt	24									2	2	2	3	4	2		1	1	2	3	2
226	SIEMEN	THOMAS	*	St	5			1	1	1	2														
227	SIERD	DIRKS	*	Qu	1									1											
228	SIERD	IEGES	BLOM	St	8																			4	4
229	SIERD	LUITJENS	*	St	7										2	1	1	1	1	1					
230	SIERD	OLFERTS	*	St	4					1					1		1					1			
231	SIERD	SIERDS	KAT	QuSt	39	4	2	3				2		2		2	3	3	2	4	2		4	2	4
232	SIKKE	FOKKES	*	St	9																		1	4	4
233	SIKKE	JAKOBS	*	St	23										2	2	2	4	3	3	3	2	2		
234	SJOERD	THOMAS	*	QuSt	54		1	4	2	4	2	3	1	5	2	4	4	4	2	2	3	2	4	3	2
235	SJOUKE	GEERTS	*	St	1																				1
236	STOFFEL	JOHANNES	*	St	9											6				2				1	
237	TAMME	HILLEBRANDS	*	St	7														3	2	1			1	
238	TEEDE	HANSES	*	St	1											1									
239	TEEKE	JAKOBS	*	St	1															1					
240	THOMAS	AGES	*	St	4		1	1				1						1							
241	THOMAS	HENDRIKS	LIER	St	1											1									
242	TIEMEN	FREERKS	*	QuSt	31	4	1	4	1	2	1	2	1	5	4	3	2							1	
243	TIEMEN	MEMMEN	*	St	1											1									
244	TIEMEN	SIEMENS	*	St	10		1	2	1	2	2	1	1												
245	TIEMEN	THOMAS	*	QuSt	26	4	3	3	1	2		3	3	4	2	1									
246	TIEMEN	TJERKS	*	St	1											1									
247	TIETE	PIERS	*	St	1										1										
248	TIETE	PIERS	JONGE	St	1		1																		
249	TJALKE	LUITJENS	*	St	8														1	1		1	2	1	2
250	TJEERD	GEERTS	*	St	1									1											
251	TJEERD	OLFERTS	*	St	34	3	1			2	2	3			2	3	4	4	3	4	2	1			
252	TJEERD	PIETERS	KOOL	QuSt	8	1	1	1	2	2				1											
253	TJEERD	TJEERDS	*	QuSt	43			4	3	4	4	4	1	5	4	3	4	3	3			1			
254	TJOMME	HIELKES	*	St	2		1	1																	
255	WARNER	*	DETJEN	St	1													1							
256	WIEBE	ALLERTS	*	Qu	1									1											
257	WIEBE	JANS	*	St	9	2	2	1		2	1	1													
258	WIEBE	JOOSTES	*	St	4																				4
259	WIEBREN	HESSELS	*	St	10									1	2	2	1		1	1			1	1	
260	WIEGER	ANDRIES	*	St	23											3	4	2	2	4		2	2	2	2
261	WIEGER	BERENDS	*	QuSt	37	2		4	1	4	2	2	1	5	4	4	3	4			1				
262	WIEGER	DIRKS	*	St	1											1									
263	WIEGER	HIELKES	*	St	2		1	1																	
264	WIEGER	SIEMENS	*	QuSt	21	4	2	4	2	4	2	2		1											
265	WIETSE	TIEMENS	*	St	27										4			3	3	2	2	4	2	3	4
266	WILLEM	ALBERTS	*	QuSt	6	2		2	1					1											
267	WOLKE	SIBBELES	*	St	1																		1		
				Schippers	268	80	76	95	70	86	68	72	49	68	69	76	75	61	70	63	35	44	45	61	50
				0	5	0	0	0	0	2	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

1791-1810

Nr.	VN_2	PAT_2	AN_2	CODE	Totaal	1791	1792	1793	1794	1795	1796	1797	1798	1799	1800	1801	1802	1803	1804	1805	1806	1807	1808	1809	1810
1	ALLERT	JANS	*	Lo	1												1								
2	ANDRIES	SIEMENS	*	St	6	3	1		2																
3	ANNE	SIETSES	*	St	9	2	2		3								2								
4	AREND	JURJENS	*	St	5		2		1								2								
5	BERNARDUS	HAIES	*	St	1		1																		
6	DIRK	JAKOBS	*	St	9	4	4	1																	
7	DIRK	JANS	DUIF	St	2	2																			
8	DIRK	REITSES	*	St	2	2																			
9	DOEDE	ANNES	*	St	8	1	2		3								2								

10	DOEDE	KLASES	*	St	1		1																		
11	EELKE	STOFFELS	*	St	3				2								1								
12	EELKE	WIEBRENS	*	St	2	1			1																
13	ELLE	DOUWES	*	St	4	1	1		1								1								
14	EVERT	SJOERDS	*	St	1												1								
15	EVERT	TIETES	*	St	2				2																
16	EVERT	WIEPKES	*	St	2	2																			
17	FRANS	OYARD	*	St	1		1																		
18	HESSEL	WIEBRENS	*	St	6	2	1		2								1								
19	HIDDE	HOMMES	*	St	1	1																			
20	JAKOB	HESSELS	STUURMAN	St	7	2	2		2								1								
21	JAKOB	JAKOBS	*	LoSt	4				2						1		1								
22	JAN	DIRKS	DUIF	St	5	2	2		1																
23	JAN	DOEDES	*	St	1		1																		
24	JAN	H.	KRIJNS	St	2												2								
25	JAN	HENDRIKS	*	LoSt	9	2	3		3						1										
26	JAN	TJEERDS	ZWAAN	St	4		2		1									1							
27	JILLERT	SJOERDS	*	St	2												1	1							
28	JOHANNES	LOBBE	*	St	1		1																		
29	KLAAS	PIEKES	*	St	7	2	3		2																
30	KORNELIS	PIETERS	PUNT	Lo	1										1										
31	MEINE	WILLEMS	*	St	2		2																		
32	NANNE	DOUWES	*	St	2			1	1																
33	NOLKE	LAMMERTS	*	St	3	3																			
34	OLIVIER	MARTENS	*	St	2		2																		
35	PIETER	PIETERS	*	St	4	1	2		1																
36	PIETER	RIENKS	*	St	2			2																	
37	PIETER	WILLEMS	*	St	2	1			1																
38	REINER	HENDRIKS	*	St	2				2																
39	REITSE	DOUWES	*	St	4	1	1		2																
40	ROELOF	ABELS	*	St	2	2																			
41	RUURD	*	PUTTEN	St	5	1	2		2																
42	RUURD	PIETERS	*	St	1												1								
43	SIEBREN	DIRKS	*	St	5		2		3																
44	SIEBREN	FEDDES	*	St	9	2	2		3								2								
45	SIEMEN	JARICHS	BOERMAN	St	2	1			1																
46	SIERD	*	PUTTEN	St	3	1	2																		
47	SIERD	HOMMES	*	St	2		1										1								
48	SIETSE	LAMMERTS	*	St	3	2	1																		
49	TIEMEN	BROERS	KAT	St	2				1								1								
50	TIEMEN	FREERKS	*	LoSt	7	2	2		2						1										
51	TJALLING	JANS	*	St	1													1							
52	ULBE	OBBES	*	LoSt	3		2								1										
53	WIEBE	DOUWES	*	St	4	1	2		1																
54	WIEBREN	RIENKS	*	LoSt	2		1										1								
55	WILLEM	NIEUWMUNSTER	*	St	1		1																		
56	WOUTER	JANS	*	St	1												1								
				Schippers	56	27	32	3	27	0	0	0	0	0	5	0	18	3	0	0	0	0	0	0	0
				0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0

Lemmer

1691-1710

Nr.	VN_2	PAT_2	AN_2	CODE	Totaal	1691	1692	1693	1694	1695	1696	1697	1698	1699	1700	1701	1702	1703	1704	1705	1706	1707	1708	1709	1710
1	IEDE	HERES	*	Sa	1																			1	
2	JELLE	JANS	*	Sa	2																			2	
3	KLEIS	PIETERS	*	Sa	1																			1	
				Schippers	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0
				Niet STRO	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0

1741-1760

Nr.	VN_2	PAT_2	AN_2	CODE	Totaal	1741	1742	1743	1744	1745	1746	1747	1748	1749	1750	1751	1752	1753	1754	1755	1756	1757	1758	1759	1760
1	ABEL	GERBENS	*	St	3																			1	2
2	ALBERT	HAANTJES	*	St	17										2	3	2	2	1	1	2		2		2
3	ALBERT	SIEBES	*	St	9															1	2	2	3	1	
4	ALLE	HENDRIKS	*	St	2											1		1							
5	ANNE	AUKES	KOK	St	2	2																			
6	ANNE	HOBBES	*	St	16		2										1	2	1	1	3	1	2	1	2
7	ANNE	PIETERS	BOER	QuSt	15									4	6	1	4								
8	ANNE	ROMMERTS	*	SaSt	26								2	4	3	4	3		2	2		2	2		2
9	ANNE	SANDERS	*	QuSt	5	3	1							1											
10	ANSKE	TEUNIS	*	QuSt	38							4	2	3	2	6	4	3	2	5		2	4		1
11	AREND	HAIES	*	St	1				1																
12	AREND	MARTENS	*	St	1		1																		
13	ATE	*	HARTMANS	St	11							2		2	2	2	3								
14	BARTELD	FREERKS	STUIMER	St	7															2	1		1	1	2

15	BAUKE	HARMENS	*	QuSt	8								1	1			1	1		2				2	
16	BAUKE	JOHANNES	*	St	1								1												
17	BENJAMIN	*	OLDENDORP	Qu	1									1											
18	BEREND	IEBES	*	Qu	1									1											
19	BOIEN	TEEDES	*	St	1											1									
20	BONNE	JANS	*	St	1																				1
21	DOUWE	SJOERDS	*	St	3							1			2										
22	EEDE	ANNES	KUIPER	St	3													2	1						
23	EGBERT	JOHANNES	*	St	1													1							
24	FEIKE	MICHIELS	*	St	19											4	5	3	5		1		1		
25	FEKKE	HARMENS	*	Qu	1									1											
26	FOKKE	BARTELDS	*	Qu	1									1											
27	FOKKE	SJOERDS	*	St	2		1					1													
28	FREERK	JANS	*	St	1																1				
29	FREERK	RUURDS	*	St	1													1							
30	FREERK	THOMAS	*	St	1											1									
31	GABRIEL	*	WITTEVEEN	St	11																	2	4	3	2
32	GAUKE	GERBENS	*	St	8																		4	2	2
33	GEERT	THOMAS	*	St	1											1									
34	GERRIT	MARCUS	*	St	1														1						
35	GERRIT	PIETERS	*	St	1			1																	
36	GOSSE	EEUWES	*	QuSt	20		2	2	4	2	2	2	1	3	2										
37	HANS	PIERS	*	QuSt	28				2	1	4		2	2		5	6	4	2						
38	HANS	PIERS	HOUWEROP	St	10														2	1	2	2	2	1	
39	HANS	PIETERS	HOUWEROP	St	15									4		4	1		3					1	2
40	HARMEN	SIETSES	*	St	1	1																			
41	HARMEN	TEUNIS	*	St	27													4	3	6	4	3	3	4	
42	HERE	HERES	*	St	1	1																			
43	HERE	HINNES	*	QuSt	40	2	4	4	4	1	4	2	3	3	4	4	3		2						
44	HERE	IDSES	*	St	4			4																	
45	HERE	SIEMENS	*	St	6																			4	2
46	HETTE	PIETERS	*	QuSt	38									3	4	4	3	4	4	3	2	4	1	2	4
47	HIELKE	FEITES	*	QuSt	37	4	3	2		1	4	2	2	1	3	3	2	2	2	2	1	1	2		
48	HILDERT	*	BUNJE	St	1												1								
49	IEME	JAKOBS	*	St	4										2	2									
50	IEPE	JANS	*	St	2	2																			
51	IEPE	MARTENS	*	St	1			1																	
52	IJSBRAND	REINS	*	St	2													2							
53	JAKOB	ENGELS	*	St	13											5	1	2	2	2	1				
54	JAKOB	HOMMES	*	St	1																				1
55	JAKOB	LUCAS	*	St	1																		1		
56	JAN	*	SCHROOR	Qu	1									1											
57	JAN	ALBERTS	*	St	1				1																
58	JAN	HENDRIKS	KUIPER	St	9		1	1	1	2	2			2											
59	JAN	JAKOBS	KUIPER	St	6														1	1			2		2
60	JAN	JELLES	*	St	1											1									
61	JAN	LEENDERTS	*	St	3	3																			
62	JAN	MEINERTS	*	St	3																				3
63	JAN	OENSES	*	St	6																				6
64	JAN	PIERS	SCHMIDT	St	2																				2
65	JAN	REINERS	*	St	1																				1
66	JAN	SJOERDS	*	St	1			1																	
67	JAN	ULBES	*	St	20	6	4	4	2	4															
68	JAN	WIEBRENS	SJOERDS	St	1								1												
69	JAN	WILLEMS	LAP	St	1																				1
70	JARICH	JANS	*	St	1												1								
71	JEIP	JOCHEMS	*	St	4	2	2																		
72	JELLE	PIETERS	*	St	1												1								
73	JELLE	RIENKS	*	St	4		4																		
74	JEN'TJE	PIETERS	*	QuSt	34						3	2		5	2	4	4	2	2		4	4	2		
75	JOCHEM	EILES	*	St	1				1																
76	JOHANNES	FEIKES	*	St	1																		1		
77	JOHANNES	JELGERS	*	Qu	1									1											
78	JOHANNES	SJOERDS	*	QuSt	15	2		1	3	2				1							2		1	3	
79	KLAAS	*	OUDEMEYER	St	1											1									
80	KLAAS	ALBERTS	*	Qu	1									1											
81	KLAAS	DEDDES	*	Qu	1									1											
82	KLAAS	KARSTES	*	St	1											1									
83	KLAAS	OLMS	*	St	1														1						
84	KLAAS	PIERS	HOUWEROP	St	14										2	3	4						2	1	2
85	KLAAS	ULBES	*	QuSt	10				1	3				1	2				1	2					
86	KORNELIS	*	SLEESWIJK	St	8																			4	4
87	KORNELIS	MARTENS	*	QuSt	15			3	1	3			1	1		2	4								
88	LAMMERT	GOSSES	*	QuSt	42						1	1	3	5	3	4	3		4	4	4		4	4	2
89	LIEUWE	SIETSES	*	QuSt	42		2	3	4	4	4	2	2	7	4	6			2			2			
90	LOURENS	*	HOTTINGA	Qu	1									1											
91	LOUW	JANS	*	St	1				1																
92	MARTEN	GEERTS	*	St	1						1														

93	MARTEN	HEINS	*	QuSt	12									6			2	3	1						
94	MICHIEL	REINERS	*	St	16	1	4	4	4	2	1														
95	OBBE	SIPKES	*	QuSt	28	5	4	4	2	2	4	4	2	1											
96	OEGE	JANS	KUIPER	QuSt	28									2	3	3	6	4	4	2		1		1	2
97	OENE	ULBES	*	St	1																		1		
98	OOMKE	TJALFS	*	St	1																				1
99	PIER	JAKOBS	*	St	1															1					
100	PIETER	*	DRIJFHOUT	St	19										4	2	4	4	3		2				
101	PIETER	AUKES	VRIES	St	1											1									
102	PIETER	GJALTS	*	St	1													1							
103	PIETER	KLASES	*	St	1												1								
104	PIETER	LOUWS	*	St	8			2	3	3															
105	PIETER	PIERS	*	St	6	2	1	2	1																
106	REINER	KORNELIS	KOE	St	1		1																		
107	REINER	ULBES	*	St	2																		1	1	
108	RIENK	JOOSTES	*	QuSt	5						3		1	1											
109	ROELOF	ANNES	*	St	1													1							
110	ROMKE	SIETSES	*	St	1										1										
111	RUURD	ALBERTS	*	St	6				1	3	2														
112	RUURD	SJOERDS	*	St	1		1																		
113	SANDER	KLASES	*	Qu	1									1											
114	SIEBE	ANNES	*	St	15														3	1	3	2	4	2	
115	SIEBOUT	PIETERS	*	QuSt	34	4	2	4	5	5	4	4		1	2	3									
116	SIEBOUT	PIETERS	BOER	QuSt	12					2	1			1	1	3	4								
117	SIEBREN	*	JONGMAN	QuSt	8							4	1	3											
118	SIEBREN	KORNELIS	*	St	11			3	4	4															
119	SIEMEN	GERRITS	*	St	4			2		2															
120	SIERD	JANS	*	St	2													1			1				
121	SIETSE	BINNERTS	*	St	1							1													
122	SIETSE	KLASES	*	St	1																	1			
123	SIETSE	KOENRAADS	*	St	18												2	1	4	3	2	2	1	1	2
124	SIETSE	KORNELIS	*	St	1															1					
125	SIETSE	PIERS	*	St	2																1			1	
126	SIETSE	TEUNIS	*	St	1																			1	
127	SIETSE	TJEERDS	*	St	9																1	4	2	1	1
128	SIKKE	*	SLEESWIJK	QuSt	49	4	2		1	3		3	3	5	4	4	2	2	3	4	3	4	2		
129	SIPKE	JELLES	*	St	2																		2		
130	SIPKE	SIPKES	*	St	2																	1	1		
131	SIPKE	WIEBES	*	St	4																	2			2
132	SJUK	PIETERS	*	St	1											1									
133	TEEKE	ROMKES	*	St	1																				1
134	TEUNIS	EGBERTS	*	St	1							1													
135	TEUNIS	PIETERS	ZWARTS	St	14		4		2										2		2	4			
136	TIJS	BASTIAANS	*	St	2																		2		
137	TIJS	SJOERDS	*	St	1							1													
138	TJALLING	FEIKES	*	St	5												1		2	2					
139	TJALLING	HARINGS	*	St	2			1	1																
140	TJEERD	JANS	*	St	18													3	5	3	1	2	2		2
141	TJERK	THOMAS	*	QuSt	37							2	3	5	2	2	6	3	4	2	2	2		2	2
142	ULBE	ANNES	*	QuSt	39	3	2	2			4	4	2	3	4	4	4		3	2	2				
143	WALLE	HOLLES	*	QuSt	26	2							2	3	2	6	2		2	1		2	2	2	
144	WIEBE	IEPES	*	St	14	4	3	1	1			2				3									
145	WIEBREN	JOCHEMS	*	St	1													1							
146	WIEBREN	JORIS	*	St	1		1																		
147	WIEBREN	SJOERDS	*	QuSt	25	1	2	2	2	1				1	2	3				2	1		3	2	3
148	WILLEM	LUCAS	*	QuSaSt	24			1		1	1		2	1	3	4	2	5		4					
149	WOPKE	JOUKES	*	St	1	1																			
150	WOUTER	MARTENS	*	St	2			2																	
				Schippers	150	21	24	25	25	21	17	20	20	42	27	38	33	28	33	28	26	23	32	26	31
				0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

1791-1810

Nr.	VN_2	PAT_2	AN_2	CODE	Totaal	1791	1792	1793	1794	1795	1796	1797	1798	1799	1800	1801	1802	1803	1804	1805	1806	1807	1808	1809	1810
1	AGE	EVERTS	*	St	10		4	4	2																
2	ALBERT	*	WAGENAAR	St	3												2	1							
3	ALBERT	JAKOBS	ZWERVER	St	12	4	4	4																	
4	ALBERT	JOCHEMS	*	St	12	2	4	4	2																
5	ANNE	JOUKES	*	St	5	1	2										2								
6	ANNE	KLASES	PLATTE	St	4												4								
7	AUKE	OBBES	*	St	4		2										2								
8	BENJAMIN	PIETERS	JONGE	St	3												2	1							
9	DANIEL	HASSLER	*	St	1				1																
10	EGBERT	E.	HAAS	St	1				1																
11	EISE	IEGES	*	St	9	4	3	2																	
12	ENNE	HETTES	*	St	2												2								
13	FREERK	*	WITTEVEEN	St	7	1	5		1																

14	FREERK	JAKOBS	*	St	2	2																			
15	GERBEN	ABELS	*	St	10		6	1									2	1							
16	HAANTJE	OENES	*	St	3	1	2																		
17	HAIE	JOHANNES	KRAMER	St	8	2	4	2																	
18	HARMEN	*	VALKEMA	LoSt	8			3	1					1			2	1							
19	HARMEN	MICHIELS	*	St	12	2	2	4	2								2								
20	HARMEN	SIEGERS	PRINS	St	5	1	4																		
21	HEIN	BERENDS	*	St	7	2	4		1																
22	HENDRIK	*	BUISING	LeSt	7		5	2																	
23	HENDRIK	JANS	*	St	2		2																		
24	HOMME	DOUWES	*	St	3	1			2																
25	HOMME	JAKOBS	DIJK	St	4	2	2																		
26	IEGE	EDGERS	*	St	1		1																		
27	IENSE	FEIKES	*	St	8	2	2	4																	
28	JAKOB	*	ZWERVER	St	4		1	2	1																
29	JAKOB	HOMMES	*	St	1	1																			
30	JAN	*	VALKEMA	St	2		2																		
31	JAN	BROERS	*	St	2		2																		
32	JAN	GABRIELS	WITTEVEEN	St	2	2																			
33	JAN	H.	BOEKES	St	2												2								
34	JAN	HARMENS	MULDER	St	1			1																	
35	JAN	HARMENS	WITTEVEEN	St	7	1		2	2								2								
36	JAN	JANS	MUIZENBROEK	St	5		4											1							
37	JAN	LUITJENS	*	St	2				2																
38	JAN	PIETERS	BUWALDA	St	1		1																		
39	JAN	RIPPEN	*	St	2			1	1																
40	JAN	ROELOFS	BOER	St	3	1	2																		
41	JAN	ROELOFS	WIJK	St	8		2	2	2								1	1							
42	JENNE	PIETERS	*	St	4	2	2																		
43	JOHANNES	*	KRAMER	St	14	4	2	4	4																
44	JOHANNES	ANNES	KALFF	St	3	3																			
45	JOHANNES	TAMMES	*	St	4				1								3								
46	KLAAS	JAKOBS	VRIES	St	5		2	2									1								
47	LUITJEN	SIEBES	*	St	7	3	2	2																	
48	MEINT	WIEBES	PECKEMA	St	1		1																		
49	PIETER	PIETERS	FELTES	St	4		4																		
50	REINER	MICHIELS	*	St	4	2	2																		
51	REMMERT	*	VALKEMA	St	4		3											1							
52	ROMMERT	OENES	*	St	7		6		1																
53	SIEBE	BRONS	*	St	1	1																			
54	SIETSE	FLICKES	*	St	7		1	4									2								
55	SJOERD	PIETERS	*	St	5		2	1	2																
56	SJOUKE	JAKOBS	*	St	5	2	1		2																
57	TAMME	WIEBES	BLOOS	St	7	2	2	1	2																
58	TJEERD	TEEKES	*	St	1		1																		
59	TJERK	THOMAS	*	St	10	2	4	4																	
60	WIEBREN	PIETERS	*	St	6			4	2																
61	WILLEM	PIEBES	SJOLLEMA	St	6	2			2								2								
62	WILLEM	STEFFENS	KAT	St	3	1		2									2								
				Schippers	62	29	40	24	22	0	0	0	0	1	0	0	17	7	0	0	0	0	0	0	0
					0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Workum

1641-1660

Nr.	VN_2	PAT_2	AN_2	CODE	Totaal	1641	1642	1643	1644	1645	1646	1647	1648	1649	1650	1651	1652	1653	1654	1655	1656	1657	1658	1659	1660
1	ABE	PIETERS	*	La	2												2								
2	ABE	REINERS	*	La	1												1								
3	ABE	WINKEL	*	St	1				1																
4	AGE	EEBES	*	La	1												1								
5	AGE	HIELKES	*	LaSaSt	15						2	2	2	2	2	3	2								
6	AGE	JANS	*	St	1										1										
7	AGE	SJUKS	*	St	2										2										
8	ALBERT	SIEBOUTS	*	St	1									1											
9	ALBERT	TJALLINGS	*	St	1										1										
10	ALLE	SCHELTES	*	St	23		3	4	4		4	2	4	2											
11	ANDRIES	ALKES	*	St	1						1														
12	ANDRIES	JOUKES	*	No	9																		1	4	4
13	ANNE	FEIKES	*	St	1															1					
14	ANNE	HUIGS	*	LaSaScSt	22						2	1		1	2	3	5	1	2	4		1			
15	ANNE	JANS	*	La	1												1								
16	ANNE	REPKES	*	La	1												1								
17	ANNE	ROBERTS	*	La	1												1								
18	ANSKE	HAANTJES	*	LaSaSt	9						2			1	1		3		2						
19	ANSKE	JANS	*	LaLho	4												1	3							
20	ANSKE	WIEBRENS	*	ScSt	2		2																		
21	ATSE	JELLES	*	St	1										1										

22	AUKE	EVERTS	*	St	1				1																
23	AUKE	HINNES	*	St	3				2					1											
24	AUKE	KORNELIS	*	St	1				1																
25	BARTELD	SIEBES	*	St	1										1										
26	BAUKE	JELMERS	*	ArLaSaSt	8												1		3	2	2				
27	BOIEN	OTTES	*	ArSt	4																	1	1		2
28	BOTE	TJALLINGS	*	LaLhoSaSt	22								2		2	5	7	3	3						
29	BOUWE	SCHELTES	*	Sa	1														1						
30	DIRK	HAAS	*	St	2									2											
31	DIRK	KLASES	*	St	1																				1
32	DIRK	KOENES	*	LaSt	24				2				2	4	6	4	3		2						1
33	DOUWE	HAANTJES	*	ArLaSaScSt	22									4		4	8	1	1	4					
34	DOUWE	HINNES	*	St	2						1	1													
35	DOUWE	SIEBRENS	*	LaSaSt	8											2	3		3						
36	DOUWE	TJALLINGS	*	St	1											1									
37	EELKE	REINERS	*	Sa	2											2									
38	EELKE	SIPKES	*	St	3						2			1											
39	EESGE	WIEBRENS	*	St	1			1																	
40	FEIKE	JAKOBS	*	St	1			1																	
41	FEIKE	OEBELES	*	La	3												3								
42	FEITSE	ANNES	*	La	1												1								
43	FOEKE	GERRITS	*	St	1								1												
44	FOLKERT	WIEBES	*	G	1					1															
45	FOPPE	KLASES	*	St	1		1																		
46	FREERK	KLASES	*	La	1												1								
47	GERRIT	JANS	KUIPER	LaSt	5			3									2								
48	GERRIT	SJOERDS	*	Sa	1											1									
49	GIJSBERT	PIERS	*	Sa	1														1						
50	HANS	ANNES	*	ArSaSt	4						1				1		2								
51	HEERKE	SIKKES	*	ScSt	4			2	2																
52	HENDRIK	JOUKES	*	St	8			4	3	1															
53	HENDRIK	TJALLINGS	*	St	2																				2
54	HESSEL	SIEBES	*	St	2							1	1												
55	HESSEL	TJALLINGS	*	LaSaSt	34				2		3	3	1	5	1	3	4	2	2	3	3	2			
56	HIDDE	FOPPES	*	St	1			1																	
57	HIDDE	TJALLINGS	*	SaSt	9															4	2	2	1		
58	HIELKE	EELKES	*	St	1						1														
59	IDS	IDSES	*	St	1								1												
60	IEBELE	PIETERS	*	GLa	3											1	2								
61	IEDE	WOPKES	*	ScSt	3				3																
62	IENTE	SJOERDS	*	La	2												2								
63	JAKOB	JAKOBS	*	La	1												1								
64	JAKOB	PIEBES	*	La	3												3								
65	JAKOB	REINERS	*	SaSt	30										4	3		1	3	6	6	4			3
66	JAN	ANSKES	*	St	1																		1		
67	JAN	HANSES	*	St	2								1	1											
68	JELLE	JARICHS	*	St	1																				1
69	JELTE	FROUKES	*	St	1							1													
70	JETSE	ANNES	*	La	1												1								
71	JETSE	JELLES	*	ScSt	2									1	1										
72	JOHANNES	ALKES	*	LaSaSt	16	4		2	2		1				2		1	1	1	1		1			
73	JOHANNES	IJSBRANDS	*	St	2	2																			
74	JOLLE	PIETERS	*	La	1												1								
75	JURJEN	REINERS	*	St	2							2													
76	KLAAS	KLASES	JONGE	ArLaSaSt	30		4	4	2	2	2	2	2	2	1	3	6								
77	KLAAS	KLASES	OUDE	LaSc	4							1					3								
78	KORNELIS	KLASES	SJOERDS	St	1						1														
79	KORNELIS	SCHELTES	*	LaSaSt	5												2		3						
80	KRIJN	ALBERTS	*	St	1									1											
81	LAAS	HERES	*	La	1												1								
82	LIEUWE	NABBES	*	La	3												3								
83	LOLKE	AGES	*	St	1																	1			
84	MARTEN	MEINES	*	St	1				1																
85	MARTEN	SJOERDS	*	ScSt	10		1	1	2			2	2	2											
86	MEINERT	IDSES	*	St	1																1				
87	PIETER	AGES	*	La	3												3								
88	PIETER	ANNES	*	St	9									4	5										
89	PIETER	BAUKES	*	GLa	3												2							1	
90	PIETER	IDSES	*	SaSt	21						1	2	5	6	6	1									
91	PIETER	JURJENS	*	La	3												3								
92	PIETER	SUND	*	St	1											1									
93	PIETER	TEUNIS	*	St	1						1														
94	PIETER	WIEGERS	*	LaSaSt	22			2	2		2		1	4	4	3	4								
95	REIER	EELKES	*	St	1															1					
96	REIN	HIDDES	*	Ar	1								1												
97	REIN	OEGES	*	Sc	2					1	1														

98	REINER	ALBERTS	*	LaSt	68	1	5	6	4		5	4	8	7	9	8	8	1	2						
99	RIENK	HIDDES	*	Sa	1											1									
100	SEEKELE	JAKOBS	*	St	4								1	1	2										
101	SEERP	PIETERS	*	ArLaSaSt	13												5		3	3	1				1
102	SIBBELE	JANS	*	LaSt	5	2											3								
103	SIEBE	PIETERS	*	G	1					1															
104	SIEBOUT	SJOERDS	*	Sa	1															1					
105	SIPKE	AGES	*	Sa	1														1						
106	TEEDE	IETSENS	*	St	1				1																
107	TEEKE	JANS	*	LaSaSt	13			2						2	3	2	3	1							
108	TEEKE	WIEBRENS	*	St	1															1					
109	TIEMEN	HIDDES	*	St	1									1											
110	TIEMEN	REINERS	*	SaSt	10						2	2	2						3		1				
111	TJEERD	PIETERS	*	St	1															1					
112	TJERK	IEPES	*	Sc	1							1													
113	TJERNE	IENSES	*	St	1									1											
114	WARNER	IDSES	*	St	1																1				
115	WATSE	LIEUWES	*	LaLha	4												3			1					
116	WIEBE	LOUWS	*	La	1												1								
117	WIEBREN	HIELKES	*	Lha	1															1					
118	WIEBREN	OKKES	*	St	1	1																			
119	WIENSEN	PIETERS	*	St	7	2	1	1				1		2											
120	WIERD	WATSES	*	La	1												1								
121	WILKE	HAANTJES	*	St	1				1																
122	WOUTER	HOMMES	*	ScSt	2				2																
123	ZACHARIAS	IEBES	*	St	2									2											
				Schippers	123	6	7	14	19	5	19	16	17	26	22	19	44	9	17	15	8	7	4	2	8
				0	39	0	0	0	0	3	1	2	1	0	0	4	25	1	3	3	0	0	1	2	1

1691-1710

Nr.	VN_2	PAT_2	AN_2	CODE	Totaal	1691	1692	1693	1694	1695	1696	1697	1698	1699	1700	1701	1702	1703	1704	1705	1706	1707	1708	1709	1710
1	AGE	DOUWES	*	SaSt	15									2	1	3	4			1			2		2
2	AGE	LOLLES	*	St	7		1		2	2	2														
3	ALBERT	LOLLES	*	St	13	1	1	3	2	2			3	1											
4	ALKE	PIETERS	*	St	1									1											
5	ANDRIES	PIEBES	*	ArSaSt	20										2		3	2	3	3	1	2	2	1	1
6	AUKE	BIRDES	*	Sa	2												1		1						
7	AUKE	KLISSEN	*	St	1									1											
8	AUKE	PIETERS	*	St	14					2		1	6	3	2										
9	AUKE	STENNEN	*	St	1									1											
10	BAUKE	ROOD	*	St	1							1													
11	BOUWE	HAIES	*	St	5							1	4												
12	BROER	RIJKE	*	Zb	1																1				
13	DIRK	GOOITSENS	*	St	4				2	2															
14	DIRK	HERES	*	Zb	1																				1
15	DOOITSE	ANDRIES	*	ArSaStZb	13						1		2	1	2	3	2			1	1				
16	DOUWE	BERENDS	SCHOL	St	3								1			2									
17	DOUWE	HIDDES	*	St	1																	1			
18	DOUWE	SIBBELES	BANTSTOK	SaSt	24		2	2	2	2	2	2	4	1	2		2					1	2		
19	DOUWE	SIPKES	*	SaStZb	10								2			4			1	2		1			
20	EELKE	ARENDS	*	St	14						2	1	6	4	1										
21	EILERT	ABES	*	St	7		1						2	2	2										
22	ENGEL	ENNES	*	St	12					1	1	2	4	4											
23	FERDINAND	*	SLEEVOOGHT	St	1	1																			
24	GATSE	ATES	*	Sa	1															1					
25	GERRIT	ENNES	*	SaSt	7												2		3	2					
26	HARMEN	AGES	*	St	1			1																	
27	HENDRIK	*	BROUWER	St	1					1															
28	HENDRIK	KORNELIS	*	SaSt	10						2			1	2	1	1	3							
29	HIDDE	HIDDES	*	St	1									1											
30	HOLLE	TIETES	*	Sa	1															1					
31	IGLE	MELIS	*	St	4			3								1									
32	JAKOB	PIETERS	*	St	2					2															
33	JAKOB	TJEBBES	*	SaSt	26				2	2		2	5	3	6	3	3								
34	JAKOB	VISSER	*	Zb	3																		1		2
35	JAN	BOTES	*	SaSt	24			2		2	1	2	2	2		1	2	2	4	2	2				
36	JAN	FERDINANDS	*	St	1	1																			
37	JAN	HARMENS	*	St	15		1	1			2		6	3	1	1									
38	JAN	HENDRIKS	BROUWER	SaSt	9			2	2	1	2	1								1					
39	JAN	HESSELS	*	St	12			3	2	2		2	3												
40	JAN	JANS	KUIKEN	SaSt	4												4								
41	JAN	KLASES	*	St	2								2												
42	JAN	LUBBERTS	*	Sa	1													1							
43	JELLE	EMILIUS	*	St	1			1																	
44	JELLE	FEDDES	*	St	2											2									
45	JOCHEM	*	REDER	St	1												1								

46	JOHANNES	ENNES	*	St	7				2	1			2			2									
47	JOSEF	SIEBES	ZEEMAN	St	1																			1	
48	JOUKE	BAUKES	*	Sa	2													2							
49	JOUKE	OKKES	*	SaStZb	3											1								2	
50	JOUKE	SIERKS	*	SaSt	22							2	5	5	2	6	1			1					
51	JURJEN	ANDRIES	*	St	1	1																			
52	JURJEN	EEDES	*	St	3	1	2																		
53	KLAAS	ALBERTS	*	SaSt	15						2		2	2					3	3	2				1
54	LIEBBE	BROERS	*	Sa	1															1					
55	LIEUWE	ANNES	*	St	1										1										
56	LIEUWE	JELLES	*	St	3			2	1																
57	MARTEN	ARJENS	*	St	12			1	1	2			4	4											
58	MEEUWIS	JAKOBS	*	St	1												1								
59	MINNE	OKKES	*	St	2									2											
60	PIEBE	KLASES	*	Sa	1												1								
61	PIEBE	LAARS	*	ArSt	13		2	3	2	2	1		3												
62	PIETER	ARENDS	*	St	10	2	1	2	3	2															
63	PIETER	DIRKS	*	St	2			1		1															
64	PIETER	DOUWES	*	SaSt	12		1			2		2	3	1		1	2								
65	PIETER	JAKOBS	*	ArSa	2														2						
66	PIETER	WIEBES	*	St	1																			1	
67	REIN	BAUKES	*	St	9	2									1	2	4								
68	REINER	FEITSES	*	SaSt	9					1	1	1		1	2	1		2							
69	REINER	TIETES	*	St	3									1		1	1								
70	RIENK	ATES	*	SaSt	15		2	2		2	1	1		6		1									
71	RIENK	KLASES	*	SaSt	19							1	2	4		3		1	2	2	2		2		
72	RUURD	DOUWES	*	St	2	2																			
73	SIEBREN	HERES	*	St	6				3		1		2												
74	SIEBREN	KARSTES	*	Sa	1												1								
75	SIEMEN	OLFERTS	*	SaSt	4														4						
76	SIKKE	DOUWES	*	St	7		1		2	2										2					
77	SIPKE	HATTES	*	St	7					3			2	2											
78	SIPKE	IDSES	*	St	1								1												
79	TEEKE	HAITES	*	St	2												2								
80	TJEERD	OEDES	*	St	3					1		2													
81	WATSE	JOHANNES	*	SaSt	7							2		2	2	1									
82	WIEBE	ARENDS	*	St	9				3	2	1	1	2												
83	WIEBE	DOUWES	*	St	3										1	1									1
84	WIEBREN	OLFERTS	*	SaSt	3										2	1									
85	WOPKE	WIEBES	*	St	2								2												
				Schippers	85	8	11	15	15	24	15	18	27	27	17	22	19	7	9	14	6	4	5	4	6
				0	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	2	2	3	1	0	1	0	2

1741-1760

Nr.	VN_2	PAT_2	AN_2	CODE	Totaal	1741	1742	1743	1744	1745	1746	1747	1748	1749	1750	1751	1752	1753	1754	1755	1756	1757	1758	1759	1760
1	ALLERT	JAKOBS	*	St	6	2	2	1							1										
2	ANNE	TJEERDS	*	St	1														1						
3	AREND	MEIERTS	*	St	1																				1
4	ARJEN	TJERKS	*	St	16												4	5	3	4					
5	ARNOLDUS	*	BANNING	St	18											2	2	3		2	1	4	2	1	1
6	ARNOLDUS	NANNES	*	St	1														1						
7	AUKE	SCHELTES	*	St	1																				1
8	AUKE	WIEBES	*	St	6																		2	2	2
9	BAUKE	FREERKS	JAGER	St	2																				2
10	BAUKE	SIPKES	*	Qu	1									1											
11	BEREND	PIETERS	*	St	1											1									
12	BEREND	STEFFENS	*	St	7														3		2				2
13	DIRK	*	KARPER	St	1															1					
14	DIRK	ALBERTS	*	St	23									1	3	2	4	2	3	4		2	2		
15	DIRK	GERKES	*	St	6							1							3	2					
16	DIRK	LASES	*	St	2												1			1					
17	DIRK	PIETERS	FLAPPER	St	3															1	1				1
18	DIRK	TEEKES	BOER	QuSt	14									1	1	4	4	2	2						
19	DIRK	WIETSES	BULL	St	1													1							
20	DOEDE	ROELOFS	*	St	3	2	1																		
21	DOUWE	ALBERTS	*	St	2								1						1						
22	DOUWE	DOUWES	*	St	7										6	1									
23	DOUWE	HENDRIKS	*	St	14										2	2	3	2	3	1	1				
24	DOUWE	JANS	*	St	1	1																			
25	DOUWE	KLASES	*	QuSt	31	2	4	2	4					1	2	5	2	3	2	3	1				
26	DOUWE	KLASES	BOER	St	11											2	1	2				2	4		
27	DOUWE	TEEKES	BOER	St	1					1															
28	EEDE	DIRKS	*	St	1										1										
29	EISE	KLASES	*	St	2														2						
30	ERRIT	TABES	*	St	1			1																	
31	FEDDE	MOSES	*	St	1															1					
32	FOKKE	SJOERDS	*	St	1										1										

33	FOKKE	TJEERDS	*	St	2					1	1														
34	FOPPE	JANS	*	St	1													1							
35	FREERK	BAUKES	*	St	1																1				
36	GABE	MEINERTS	*	St	1												1								
37	GEELE	FOKKES	*	St	5																		1	3	1
38	GERBEN	ANNES	*	St	2			1	1																
39	GERBEN	JANS	*	St	3			2	1																
40	GERBEN	PIETERS	BLIJ	St	37		6	3	1			2			4	2	3	3	4	2	1	1	2	1	2
41	GERRIT	HARMENS	BOTERKOPER	St	1																				1
42	GERRIT	HENDRIKS	*	QuSt	26								1	5	3		1	4	4		4	2		2	
43	GERRIT	JANS	*	St	6	1	2		1		2														
44	GERRIT	KORNELIS	BOER	St	2																				2
45	GERRIT	ROELOFS	VISSER	St	3				2			1													
46	GIJSBERT	MINSES	*	St	1																		1		
47	HAIE	BAUKES	*	St	1	1																			
48	HANS	CHRISTIAANS	JAKOBS	St	1																	1			
49	HARKE	BERNARDUS	*	QuSt	5									5											
50	HART	PIETERS	*	St	1			1																	
51	HENDRIK	*	STOKVIS	St	1					1															
52	HENDRIK	HESSELS	*	St	1											1									
53	HENDRIK	ROELOFS	*	St	1							1													
54	HENDRIK	STOFFELS	*	QuSt	22					1	2		2	3	1		4	1	1	1	2	2	1	1	
55	HENDRIK	WILLEMS	*	St	2																2				
56	HEPKE	LASES	*	St	2																	1		1	
57	HERE	HILLES	SLOEP	QuSaSt	37						4	2	2	6	7	4		2	1	4	2	2	1		
58	HESSEL	MINNES	*	Qu	1									1											
59	HIDDE	ANDRIES	*	St	8												1			1	2		3	1	
60	HIELKE	ANNES	*	St	3					2								1							
61	HILLE	HERES	SLOEP	St	3												2		1						
62	HILLE	SIKKES	*	St	1		1																		
63	HOITE	SIEBRENS	*	St	1																				1
64	IDS	PIERS	*	St	11								4	1			3	1	2						
65	IEBE	DOUWES	*	St	10	1		1			1		1		2			2	1	1					
66	IEBE	MEINTES	*	St	7																		3		4
67	IEBELE	KLASES	*	St	8											1	2	1	4						
68	IEPE	THOMAS	*	St	1					1															
69	IJSBRAND	PIETERS	*	St	4								2				2								
70	JAKLE	PIERS	*	St	1											1									
71	JAKOB	JANS	*	St	1													1							
72	JAKOB	MARTENS	*	St	9													2	2	2	2				1
73	JAKOB	RUURDS	*	St	4				2		2														
74	JAKOB	WIEPKES	SCHOTSMAN	QuSt	30					2	3	4	2	7	6	6									
75	JAN	*	BAKKER	St	1						1														
76	JAN	*	GRINDET	St	1															1					
77	JAN	*	SMID	Qu	1									1											
78	JAN	ANNES	KUIPER	St	1										1										
79	JAN	ARJENS	KOK	St	2				1	1															
80	JAN	CHRISTOFFELS	VEENSTRA	Qu	1									1											
81	JAN	EGBERTS	*	QuSt	20	1					2	3	2	3		5	3	1							
82	JAN	ELTES	SNIP	St	2																			2	
83	JAN	HENDRIKS	*	St	2					2															
84	JAN	HESSELS	*	St	1												1								
85	JAN	HIDDES	BOKKES	St	20											4	1	4	3		2	2	2	2	
86	JAN	JANS	SMIT	St	5						1	4													
87	JAN	KLASES	NAP	St	1								1												
88	JAN	PIEKES	*	St	15												3		1	2	4		2		3
89	JAN	PIETERS	*	St	5													3		2					
90	JAN	SIKKES	*	St	1																				1
91	JAN	TIJSES	*	St	1			1																	
92	JAN	WALLES	*	SaSt	39	3			2	2		3		1	6	4	3	3	3	3	2	4			
93	JARICH	ANDRIES	*	QuSt	28			4		1	2	2	1	3	2	4		1	2	4	2				
94	JARICH	JANS	*	St	2								1			1									
95	JELSE	PIERS	*	St	1											1									
96	JENTJE	JANS	*	St	1															1					
97	JETSE	DIRKS	MOLENAAR	St	2						2														
98	JETSE	PIETERS	*	St	3									1		1	1								
99	JOHANNES	FEIKES	*	St	2												2								
100	JOHANNES	MUNKERUS	*	St	2																		2		
101	JOHANNES	PIETERS	*	St	1																				1
102	JORIS	KLASES	HAAN	QuSt	51	1	3	4	3	2	4	3	2	1	3	3	1	4	3		2	2	4	3	3
103	JOSEF	PIERS	*	St	1													1							
104	JURJEN	REINERS	*	St	1														1						
105	KARST	*	MEIERTS	St	1												1								
106	KLAAS	*	TOOLEN	St	4				1					2	1										
107	KLAAS	FREERKS	*	St	1											1									
108	KLAAS	HENDRIKS	*	Qu	1									1											
109	KLAAS	JOUKES	*	Qu	1									1											
110	KLAAS	PIERS	BOKKES	QuSt	29								1	7		4	3	4	1	2	2	1	2	2	

111	KORNELIS	ENGELS	*	St	1												1								
112	LAMMERT	WOPKES	*	St	1														1						
113	LIEUWE	HESSELS	*	QuSt	13	2		1	2	1	2			3					1	1					
114	LOLKE	ELINGS	*	St	1							1													
115	LUBBERT	ENNES	VELDKAMP	St	1												1								
116	LUBBERT	KORNELIS	*	St	1					1															
117	MARTEN	*	SLEESWIJK	St	3	1	1						1												
118	MARTEN	JOHANNES	BAKKER	QuSt	25					1	3	3	2	4	3	3	2	1	3						
119	MARTEN	WIJNANDS	*	St	2						1	1													
120	MELCHERT	JANS	*	St	1																				1
121	MELIS	ATES	REINSMA	QuSt	16	3	4	4			2	2		1											
122	NANNE	ANNES	*	St	3							1	2												
123	OEGE	ALLES	KROONTJE	QuSt	9									1		2	2	4							
124	OEGE	JANS	*	Qu	1									1											
125	OLE	KLASES	*	St	1													1							
126	OLFERT	TEEKES	*	St	2							1	1												
127	PIER	EELKES	*	Qu	1									1											
128	PIER	FONGERS	*	Qu	1									1											
129	PIER	HESSELS	*	St	3															3					
130	PIER	PIERS	*	QuSt	31		1	1		2	1		1	1		2	6	3	1	4	3	3	2		
131	PIETER	AUKES	VRIES	St	1										1										
132	PIETER	DIRKS	FLAPPER	QuSt	26									1		2	3	2	4	4	3	2		4	1
133	PIETER	DOUWES	ROOD	St	5		1	4																	
134	PIETER	FREERKS	BLEKER	St	1												1								
135	PIETER	JANS	BOKKES	St	8												2				2		4		
136	PIETER	KORNELIS	*	QuSt	19					3		2		7	1	2		2	2						
137	PIETER	SIEMENS	*	St	1																	1			
138	PIETER	TUIK	*	St	1													1							
139	REIER	DIRKS	FLAPPER	St	34									1		4	6	4	4	4	4	4	2		1
140	RIENK	*	SLEESWIJK	QuSt	57	6	4	3	2		1	2	3	3	6		3	5	5	3	4	4		2	1
141	RIENK	ALEFS	*	St	2										2										
142	RIENK	DOUWES	*	St	8													2	1	1		2	2		
143	ROBIJN	KLASES	*	QuSt	34		1						1	3		4	4	2	4	2	1		4	4	4
144	ROELOF	DOEDES	KLUWER	St	12									2	3	1		1	1			2	1	1	
145	ROELOF	FREERKS	BLAUW	St	1	1																			
146	ROELOF	ROELOFS	*	St	1																1				
147	ROMKE	JANS	*	St	3											1	1		1						
148	RUURD	RUURDS	*	St	1										1										
149	SCHELTE	DOUWES	*	St	2																		2		
150	SEERP	MUNKERUS	*	St	3																			2	1
151	SIBBELE	EEUWES	*	St	4									1	2	1									
152	SIEBE	KLASES	*	St	3																		2	1	
153	SIEBOUT	JELMERS	*	St	11															4	2		2	1	2
154	SIEBOUT	KLASES	*	St	2	2																			
155	SIEBREN	FOKKES	*	St	3											3									
156	SIEBREN	PIETERS	*	St	12														1	4	1	2	1	1	2
157	SIERK	*	SLOT	St	1											1									
158	SIETSE	ALLERTS	*	QuSt	15							2	2	2	6	3									
159	SIKKE	JELLES	SLEESWIJK	QuSt	44	2	4	4	5		4	4	2	6	6	6	1								
160	SIKKE	JETSES	*	St	42								2		3	6	4	5	4	4	2	4	2	4	2
161	SIKKE	TEEKES	*	St	1														1						
162	SIPKE	DOUWES	*	St	28		2	2		1	3					4	1	2	4	3		2	2	2	
163	SIPKE	KLASES	*	St	3										2		1								
164	SIPKE	WOPKES	*	St	11		1	2	2	2	2		2												
165	SJOERD	GERBENS	*	St	6																		2	2	2
166	SJOERD	HESSELS	*	St	1																	1			
167	SJOERD	JAKOBS	*	QuSt	21	1		2	2		1	4	1	2	1	6	1								
168	SJOUKE	GEERTS	*	St	2																		1		1
169	TABE	DOUWES	ROOS	St	17		2	4		2	4	2	3												
170	TEEDE	HENDRIKS	*	Qu	1									1											
171	TEEDE	TIEMENS	*	St	27	1							2	6	6	2	4		2	3		1			
172	TEEKELE	JANS	*	St	1															1					
173	TEUNIS	HENDRIKS	*	St	1									1											
174	TEUNIS	KLASES	*	St	1							1													
175	THOMAS	DIRKS	*	St	13												2	3	6	2					
176	TIELE	ELIAS	TIELEMANS	St	1																			1	
177	TIETE	HIELKES	*	Qu	1									1											
178	TIETE	HOLLES	HANIA	QuSt	35	2	2	1	3	2				3	5	4	3	4	2	1	3				
179	TIETE	JENTJES	*	St	1															1					
180	TIETE	PIETERS	*	St	1																				1
181	TIJS	GERRITS	*	St	2																			2	
182	TIJS	PIERS	*	St	13	2	3		2		4	2													
183	TJALF	ADAMS	*	St	2														2						
184	TJEERD	BAUKES	*	St	1														1						
185	TJEPKE	BERNARDUS	*	St	22							2	2	4	2	2	2	2	3	2		1			
186	TODE	WILLEMS	GROENHOF	St	2																				2
187	WATSE	HESSELS	*	St	1									1											
188	WIEBE	AUKES	*	QuSt	8	1	2	3			1			1											

189	WIEBE	HERES	*	Qu	1									1											
190	WIEBE	IESKES	*	QuSt	6									1	1	4									
191	WIEBE	REMKES	*	St	3											1	2								
192	WILLEM	EGBERTS	*	St	6		3	2	1																
193	WOPKE	JOUKES	*	St	3	1									2										
				Schippers	193	23	21	24	19	21	26	26	29	50	37	46	49	44	49	41	30	26	30	25	31
				0	12	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

1791-1810

Nr.	VN_2	PAT_2	AN_2	CODE	Totaal	1791	1792	1793	1794	1795	1796	1797	1798	1799	1800	1801	1802	1803	1804	1805	1806	1807	1808	1809	1810
1	ALBERT	ARJENS	*	St	7	4	1		2																
2	ANDRIES	ARJENS	STRUIK	St	7	1	6																		
3	ANNE	LIEUWES	BUMA	Le	1			1																	
4	ANSKE	STEFFENS	*	St	1												1								
5	ARJEN	ALBERTS	*	St	6				4								2								
6	ATE	JOCHEMS	JOUSTRA	St	1			1																	
7	ATSE	WILLEMS	*	St	2		2																		
8	AUKE	WIEBES	*	St	2	2																			
9	BAARTE	FEDDES	*	St	1		1																		
10	DANIEL	SIEMENS	*	St	8		4	4																	
11	DAVID	HILLES	*	St	1			1																	
12	DOUWE	JENTJES	*	St	4	2	2																		
13	DOUWE	LIEUWES	*	St	3		2	1																	
14	DOUWE	WIEBES	FALKS	St	10	1	2	1	4								2								
15	EGBERT	ARENDS	*	St	1		1																		
16	ELIAS	*	TIELEMAN	St	1	1																			
17	EVERT	PIETERS	*	St	1		1																		
18	FEDDE	SIEBRENS	*	St	3		1		2																
19	FEIKE	HENDRIKS	BOER	St	3	2	1																		
20	FOLKERT	HIDDES	MINSES	St	10	6	2	2																	
21	FOPPE	GERKES	HINGST	St	1	1																			
22	FRANS	HARMENS	*	St	2	1	1																		
23	FREERK	*	AARDMAN	St	1			1																	
24	FREERK	D.	DUBLINGA	St	2	2																			
25	FREERK	JAKOBS	*	St	1	1																			
26	GERBEN	*	BAKKER	St	1	1																			
27	GERLOF	FOPKES	*	St	1	1																			
28	GERRIT	ROBIJNS	*	St	2				2																
29	GERRIT	SIETSES	PANNE	St	9	4	3										2								
30	GOOITSEN	SJOERDS	ODING	St	5	2	3																		
31	GOSSE	SJOERDS	*	St	4	2	2																		
32	HANS	WARNERS	*	St	1		1																		
33	HARMEN	MEIERTS	*	St	4												2	2							
34	HARMEN	WIGLES	*	St	4	2	2																		
35	HENDRIK	KORNELIS	KROL	St	5		2	2	1																
36	HERE	SIEMENS	KROON	St	3	1	2																		
37	IJSBRAND	KLASES	*	St	5	2	2	1																	
38	J.	ATES	KROONTJE	St	1			1																	
39	JAKOB	BONNES	JAKOBS	St	6		2	2	2																
40	JAKOB	HIELKES	*	St	8		3	2	3																
41	JAN	ARENDS	*	St	5			2	2								1								
42	JAN	FEDDES	*	St	6	2	1		3																
43	JAN	JAKOBS	POLLE	St	1		1																		
44	JAN	MENS	REMMERTS	St	8	1	5		2																
45	JAN	WARNERS	*	St	3		3																		
46	JAPHET	FLETCHER	*	St	1						1														
47	JENTJE	WARNERS	WIND	St	2		2																		
48	JETSE	WIEBES	*	St	10	4	4		2																
49	JURJEN	SCHOL	*	St	1	1																			
50	KLAAS	PIETERS	*	St	1	1																			
51	KOERT	BERENDS	*	St	8		2	2	2								2								
52	LODEWIJK	TH.	SCHENKENBORG	St	1	1																			
53	MARTEN	*	BORNHOLM	St	1			1																	
54	MEINE	LUITJENS	*	St	7	3		2	2																
55	OEGE	ALLES	KORNELIS	St	3		2	1																	
56	OLFERT	DOUWES	*	St	7	4		1	1									1							
57	PIER	HANSES	VISSER	St	4	2	2																		
58	PIETER	ALBERTS	BOER	St	11	4	5		2																
59	PIETER	JAKOBS	*	St	6	2	4																		
60	PIETER	REIERS	FLAPPER	St	1	1																			
61	PIETER	TOBIAS	*	St	2	2																			
62	REIN	TJEPKES	MOLENAAR	St	5	3	2																		
63	REIN	TJERK	OTTEMA	St	4	2		2																	
64	RIENK	AGES	HARMENS	St	8	1	3	2	2																
65	RIENK	KOENRAADS	*	St	6	2	2		2																
66	SEERP	*	MUNKERUS	St	2		2																		
67	SIEBREN	REINS	*	St	2				2																

68	SIEDS	JAKOBS	*	St	1												1								
69	SIEMEN	STOFFELS	*	St	4		2		2																
70	STEFFEN	A.	AKKERMAN	St	1			1																	
71	TEEKELE	PIERS	VISSER	St	8	2	4	2																	
72	TJEERD	HIELKES	BOER	St	6	2	4																		
73	TJERK	REINS	MOLENAAR	St	2		2																		
74	WILLEM	ATSES	*	St	4		2	1	1																
				Schippers	74	39	44	24	21	0	1	0	0	0	0	0	8	2	0	0	0	0	0	0	0
				0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Woudsend

1691-1710

Nr.	VN_2	PAT_2	AN_2	CODE	Totaal	1691	1692	1693	1694	1695	1696	1697	1698	1699	1700	1701	1702	1703	1704	1705	1706	1707	1708	1709	1710
1	AUKE	JETSES	*	Scij	1															1					
2	BAUKE	LIEUWKES	*	Sa	1													1							
3	DOOITSE	SIEMENS	*	ScijSt	2										1					1					
4	DOUWE	AGES	*	Scij	1															1					
5	GOSSE	JURJENS	*	Scij	1															1					
6	GOSSE	KLASES	*	Scij	1															1					
7	HIELKE	SIETSES	*	Scij	1															1					
8	HIELKE	WALLES	*	Scij	1															1					
9	HOITE	WALLES	*	Scij	1															1					
10	HOLLE	WALLES	*	Scij	1															1					
11	IEDE	FEIKES	*	Scij	1															1					
12	IEPE	MELLES	*	SaScij	2												1			1					
13	JAITSE	JELMERS	*	Scij	1															1					
14	JAKOB	JELTES	*	Scij	1															1					
15	JELLE	JURJENS	*	Scij	1															1					
16	JELLE	KORNELIS	*	Scij	1															1					
17	JETSE	DOUWES	*	Scij	1															1					
18	JOHANNES	JAITSES	*	Scij	1															1					
19	JOUKE	SIETSES	*	Scij	1															1					
20	JURJEN	REINERS	*	Scij	1															1					
21	JURJEN	WILLEMS	*	Scij	1															1					
22	KORNELIS	JELMERS	*	Scij	1															1					
23	MARTEN	JELLES	*	Scij	1															1					
24	OEBELE	JURJENS	*	SaScij	2															1			1		
25	RINTJE	HESSELS	*	Scij	1															1					
26	RINTJE	JOHANNES	*	Scij	1															1					
27	RUURD	HIELKES	*	LoSa	2						1						1								
28	SIEMEN	KLASES	*	Scij	1															1					
29	SIEMEN	LOLLES	*	Scij	1															1					
30	SIETSE	JOUKES	*	Scij	1															1					
31	SIETSE	SIETSES	OUDE	Scij	1															1					
32	TEEKE	JETSES	*	Scij	1															1					
33	TJEERD	JANS	*	Scij	1															1					
				Schippers	33	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	2	1	0	31	0	0	1	0	0
				0	32	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	2	1	0	30	0	0	1	0	0

1741-1760

Nr.	VN_2	PAT_2	AN_2	CODE	Totaal	1741	1742	1743	1744	1745	1746	1747	1748	1749	1750	1751	1752	1753	1754	1755	1756	1757	1758	1759	1760
1	ABE	AGES	*	St	1			1																	
2	ABE	DOUWES	*	St	4							1	2	1											
3	ADAM	MOSS	*	St	1											1									
4	ANDRIES	REINERS	*	St	15														5	1	3		2	4	
5	ANNE	BAUKES	*	QuSt	23			1	3	1	1	2	1	3		2	2	2	1			2	1		1
6	ANNE	GERBENS	BAKKER	St	2																		1		1
7	ANNE	REINS	*	St	4												1	2	1						
8	ANNE	ROELOFS	*	St	1	1																			
9	APKE	HERES	*	St	1								1												
10	AREND	*	HARTMANS	St	8															2	3	1	2		
11	AREND	BERENDS	*	St	1	1																			
12	ATE	*	HARTMANS	St	17													2	4	3	3	1	4		
13	ATSE	GERKES	DROOGEN	St	22													4	4	4	2	2	2	3	1
14	ATSE	HENDRIKS	*	St	1												1								
15	ATSE	HESSELS	*	QuSt	41		2	2	2	1	2	2	2	5	2	1	3	2	2	2	2	4	1	3	1
16	ATSE	HIELKES	*	St	1																				1
17	ATSE	JARICHS	*	St	1		1																		
18	BAUKE	FEIKES	*	St	1							1													
19	BENEDICTUS	ANNES	*	St	1					1															
20	BEREND	TJEERDS	*	St	1											1									
21	BINKE	JELLES	BOER	St	4																				4
22	BOUWE	JAITSES	*	St	1								1												

23	BROER	JANS	*	St	10												1	2	2	4			1		
24	DIEDERIK	PIETERS	*	St	1	1																			
25	DIRK	JAKOBS	*	St	2																				2
26	DIRK	JANS	*	St	22										1		4	3	5	1	2	1	3	2	
27	DIRK	LASES	*	St	1																1				
28	DIRK	WIJNANDS	*	St	2											2									
29	DOOITSE	SIETSES	*	St	1				1																
30	DOUWE	AUKES	LAMMERTS	QuSt	5		2						2	1											
31	DOUWE	FRANKES	*	St	1	1																			
32	DOUWE	HARINGS	*	St	5										2		3								
33	DOUWE	HESSELS	*	St	3																			2	1
34	DOUWE	JANS	*	St	1											1									
35	DOUWE	MINNES	*	St	24										4	4	4	3	6	1	2				
36	DOUWE	SIMKES	*	St	2	1				1															
37	DOUWE	TJAMMES	*	QuSaSt	35	3	2	6	3	3		1	2	1	3	4	5			2					
38	EDWARD	FREERKS	*	St	1													1							
39	EEDE	ANNES	KUIPER	St	1												1								
40	EEUWKE	ANDRIES	*	St	7	4	2		1																
41	ELING	JANS	*	St	1															1					
42	ENNE	JETSES	*	St	1														1						
43	EVERT	*	BAKS	St	14															2	3	2	3	2	2
44	EVERT	FREERKS	*	St	9													4	4			1			
45	FEIKE	DOUWES	*	St	4			2	2																
46	FOKKE	EEUWES	*	QuSt	25								3	2		4	4	2	6	2	1	1			
47	FOKKE	ENGELS	*	QuSt	30	4		1	3	1	2			2	1	3	2	2	2	2	3	1	1		
48	FOKKE	HARINGS	*	St	1		1																		
49	FOKKE	SJOERDS	*	St	1												1								
50	FOKKE	TJEERDS	RUITER	St	2													1	1						
51	FOLKE	MARTENS	*	St	1											1									
52	FREERK	BAUKES	*	St	8								2			3	3								
53	FREERK	JANS	*	St	12											1				1		2		4	4
54	GAUKE	OBBES	*	St	2																		1	1	
55	GEELE	FOKKES	*	St	21										2		4	4	3	3	2	2	1		
56	GERBEN	ANNES	*	QuSt	13				2			2	2	1		3	3								
57	GERBEN	SIETSES	*	St	10											2	2	4	2						
58	GERKE	ATSES	*	QuSt	53		1	2	3	3	3	4	4	3	4	4	6	5	5	6					
59	GERKE	OEPKES	*	St	1														1						
60	GERRIT	ATSES	*	St	1		1																		
61	GERRIT	HARMENS	*	QuSt	10								1	2	2	2		1	2						
62	HAANTJE	PIETERS	*	St	1								1												
63	HAIE	JANS	*	St	30	3	1	2	2	1	4	2	2		3	4	4	2							
64	HAIE	WATSES	*	St	1										1										
65	HANS	KARSTES	*	St	1											1									
66	HARING	KORNELIS	KOE	QuSt	30	3		2	2	2			2	2	2	2	5		2			2	2		2
67	HARING	TEUNIS	*	St	2					2															
68	HART	PIETERS	*	St	1	1																			
69	HARTMAN	LUBBERTS	*	St	1																				1
70	HARTMAN	TIEMENS	*	St	3																		2	1	
71	HEMKE	HIELKES	*	St	1											1									
72	HENDRIK	HARMENS	*	St	1												1								
73	HENDRIK	MINNES	*	St	29										4	4	3	3	4	6	2	1		2	
74	HENDRIK	SCHELTES	*	Lo	1					1															
75	HEPKE	LASES	*	St	2					2															
76	HERE	JAKOBS	BAKKER	St	1	1																			
77	HESSEL	JANS	*	St	37									6	3	2	6	2	5	4	4		2	2	1
78	HESSEL	JELLES	*	QuSt	39	4	2	2	2	4	4			3	4	2	4	3	1		1	1	2		
79	HESSEL	OLFERTS	*	St	2	2																			
80	HIBBE	HARMENS	*	St	1											1									
81	HIDDE	REINS	*	St	2				2																
82	HIELKE	BAUKES	*	QuSt	3		1							1											1
83	HIELKE	HARMENS	*	St	1											1									
84	HIELKE	JELLES	*	St	1								1												
85	HIELKE	KLEISES	*	St	1				1																
86	HIELKE	LOLLES	*	St	2				2																
87	HILDERT	SIEBES	*	St	1			1																	
88	HOBBE	GERARDUS	HOBBES	St	1														1						
89	HOTSE	HIELKES	*	St	5																		2	2	1
90	IDS	AUKES	*	St	1	1																			
91	IDS	MINNES	*	St	17				3	4	2	2	2		2			2							
92	IEDE	DOOITSES	*	St	11	1	2	4	4																
93	IEME	JAKOBS	*	St	19						1						2	4	3	3			2	2	2
94	IEPE	HERES	*	St	3	2	1																		
95	IEPE	JETSES	*	QuSt	15	1							2	4	2	2	2	2							
96	IEPE	SIERKS	*	St	7	2		2	1		1		1												
97	IEPE	SIETSES	*	St	1															1					
98	IETSEN	MINNES	*	Sa	1						1														
99	JAKOB	ANNES	*	St	1												1								

100	JAKOB	GERRITS	*	St	2		2																		
101	JAKOB	HENDRIKS	*	St	27							2	2		2	3		2	4	3	2		4	1	2
102	JAKOB	HOBBES	*	QuSt	35		1		1	2	2	2	2	2		4	3	2	3	4	1	2	3		1
103	JAKOB	JETSES	*	St	1														1						
104	JAKOB	LIEUWES	*	QuSt	3								2	1											
105	JAKOB	PIETERS	*	St	1																		1		
106	JAKOB	SIEBRENS	*	St	25									3		2	1	2	4	4	2	2	1		4
107	JAN	*	HOLLANDER	St	3		1	1	1																
108	JAN	*	POSTMA	St	5																2	2	1		
109	JAN	ANDRIES	*	St	1																1				
110	JAN	DOEDES	*	St	1														1						
111	JAN	FEITSES	BAKKER	St	16											1	4	3	2	2			2	2	
112	JAN	HESSELS	VISSER	St	7																2	2	1	2	
113	JAN	JELLES	HOLLANDER	St	4		1	2									1								
114	JAN	OENES	*	QuSt	7							4	2	1											
115	JAN	RINTJES	*	QuSt	17	4	4	1	2		2		3	1											
116	JAN	SAKES	*	QuSaSt	23				1	1		2	1	3	6	3	6								
117	JAN	WIEBES	*	Qu	1									1											
118	JARICH	JANS	*	St	1			1																	
119	JELLE	HANSES	*	St	2																		1	1	
120	JELLE	HESSELS	*	St	1								1												
121	JELLE	JETSES	*	St	1					1															
122	JELLE	KORNELIS	KOE	QuSt	7		4	2						1											
123	JELTE	RINTJES	*	St	19	4	2	3	4	2			1		1		1		1						
124	JENTJE	JAKOBS	*	St	4													1		2				1	
125	JENTJE	SAKES	*	QuSt	20									1		2	4	1	5	2	1	1	2	1	
126	JETSE	AUKES	*	St	2	2																			
127	JETSE	TEEKES	*	St	5	4	1																		
128	JOCHEM	EILES	*	St	1										1										
129	JOHANNES	RIENKS	*	QuSt	44	2	2		2	2	2	3	2	5	2	2	1	4	4	3	1	3	4		
130	JOHANNES	RINTJES	*	QuSt	10	2	3	2	1			1		1											
131	JOUKE	WIEBES	*	St	32	2		2	3			2	4	3	4	5	4		3						
132	JURJEN	KORNELIS	KOE	St	6		1							1				1	2			1			
133	KARST	JANS	*	St	6																				6
134	KLAAS	HANSES	ZWARTS	St	1															1					
135	KLAAS	HIELKES	BOELES	St	2		1						1												
136	KLAAS	MURKS	*	QuSt	4									1	1					2					
137	KLAAS	SCHELTES	*	St	13										1	3	1	3	5						
138	KLAAS	SIEBRENS	*	St	1									1											
139	KLAAS	TJEERDS	*	St	1													1							
140	KORNELIS	*	DUIN	St	1	1																			
141	KORNELIS	*	UITMAN	St	1															1					
142	KORNELIS	ANDRIES	*	St	1															1					
143	KORNELIS	ARJENS	BAKKER	St	4						1													1	2
144	KORNELIS	DOUWES	HAAN	St	1								1												
145	KORNELIS	HENDRIKS	*	St	1													1							
146	KORNELIS	IDSES	*	St	1								1												
147	KORNELIS	WILLEMS	*	St	5															2	2		1		
148	LAMMERT	TJALLINGS	*	St	2												1		1						
149	LIEKELE	FEITSES	BAKKER	St	27						1	2	2	2		1	4	4	2	1	2	1	2	2	1
150	LISKE	SIETSES	*	St	7									2			1	1	1	1	1				
151	LOLLE	LOLLES	*	St	8	3	2	2	1																
152	LOLLE	SIETSES	(A)	St	1			1																	
153	LOLLE	SIETSES	*	St	18	5	2	6	3	2															
154	LOUW	JANS	*	St	8	4	4																		
155	LUITJEN	ROELOFS	KOE	St	8										1				1	2		2		2	
156	MARTEN	HARINGS	KOE	St	2																				2
157	MELCHERT	JANS	*	St	1																				1
158	MINK	WESSELS	*	St	1		1																		
159	MINNE	AUKES	BAKKER	St	2																				2
160	MINNE	DOUWES	*	Qu	1									1											
161	NANNE	JANS	*	Qu	1									1											
162	OENE	IEPES	*	St	1			1																	
163	OKKE	HESSELS	*	St	1											1									
164	PAULUS	HIELKES	*	St	7	2	1	2		2															
165	PIEBE	JANS	SIPMA	St	2																		2		
166	PIEBE	JELLES	*	QuSt	26	1	3	1	4			3	1	5	4		2	2							
167	PIEBE	OBBES	*	St	32								3	2	3	3	3	3	4	1	3	1	2	2	2
168	PIER	HOEKES	*	St	1															1					
169	PIETER	AUKES	*	St	1															1					
170	PIETER	DIRKS	FLAPPER	St	21				1		2	2	2	6	6	2									
171	PIETER	FEIKES	*	St	1								1												
172	PIETER	HARMENS	*	St	12											3	4	1	4						
173	PIETER	JILTS	GROOT	St	10																1		1	4	4
174	PIETER	MEIERTS	*	St	1												1								
175	PIETER	PAULUS	JONGE	QuSt	8						2	3	2	1											
176	REIN	WOUTERS	*	St	3																			2	1

177	REINER	SIERDS	*	St	1			1																	
178	REINER	TJEERDS	*	QuSt	47	4		3	3	1			3	5	5	3	6	3		3	4	1			3
179	RICHARD	FOLKERTS	*	St	1								1												
180	RIEMER	WIEGERS	*	St	15												4	3	4	4					
181	RIENK	HIELKES	*	QuSt	25					2	1	5	4	4		4	1	2	2						
182	RINTJE	JANS	*	St	10					2	2	1	2			1		1	1						
183	RINTJE	JOHANNES	*	St	19				2			2	2	1			2	1	2	2	2	1			2
184	RINTJE	SIETSES	*	St	8	4	1	1	2																
185	ROELOF	KORNELIS	KOE	QuSt	8								2	1		1	2	2							
186	ROMKE	SIETSES	*	St	1								1												
187	ROMMERT	MINNES	*	St	21													4	2	3	1	3	4		4
188	ROMMERT	RINNERTS	*	St	1																	1			
189	RUTGER	DOEDES	*	St	1													1							
190	RUURD	IEPES	HONSTRA	St	15										2	2	1		2	2	2	1	1		2
191	RUURD	RUURDS	*	St	1									1											
192	RUURD	TIETES	*	St	2										1	1									
193	RUURD	TJEERDS	*	St	17								2	1	4	2	4	3	1						
194	SAKE	JANS	*	St	2					2															
195	SIBBELE	STELLE	*	St	1														1						
196	SIEBE	JELLES	*	St	7			2		2			1					1					1		
197	SIEBE	MEINES	*	St	18													2	3	1	3	3	3	1	2
198	SIEBE	MELLES	*	QuSt	41	4		4	2	3	4	2	2	3	2	4	4	2	2			3			
199	SIEBOUT	TJEPKES	*	St	5													3	2						
200	SIEMEN	*	HAM	St	1			1																	
201	SIEMEN	AGES	*	St	5				2						1			2							
202	SIEMEN	HOMMES	*	St	3			1	2																
203	SIEMEN	LOLLES	*	Qu	1									1											
204	SIEMEN	TJEPKES	*	St	1															1					
205	SIETSE	JAKOBS	HEMRICA	St	13									1			2	2	1	1	2		2		2
206	SIETSE	LIEKELES	STORM	QuSt	2	1								1											
207	SIETSE	PIERS	*	St	2													1	1						
208	SIETSE	TJEERDS	*	St	12													6	5	1					
209	SIETSE	TJEERDS	VRIES	St	9													3	2	2		2			
210	SIETSE	WALLES	*	St	8		3							1		1	1	2							
211	SIKKE	JENTJES	*	QuSt	28	2								1		2	3	1	5	2		6	2	2	2
212	SIKKE	KLEISES	*	St	10	3	5	1	1																
213	SIKKE	TEEKES	*	St	1														1						
214	SIMKE	HIELKES	*	QuSt	20							3		5	4	3		2	2					1	
215	SIPKE	GERRITS	*	SaSt	10										3		3	2	2						
216	SIPKE	KLASES	*	St	2												2								
217	SIPPE	DIRKS	*	St	1												1								
218	SJOERD	ANNES	PRANGER	St	9															3	2		2		2
219	SOLKE	MARTENS	*	St	13											3	2		2	2	2			1	1
220	STEFFEN	ARJENS	*	QuSt	46	1	4		4	2	3	2	2	4	3	2	3	1	1	5	2	2	3	2	
221	TEEKE	JELLES	BOER	St	3											1	2								
222	TIEMEN	LUBBERTS	*	QuSt	15									2		3		2	2		2	2		2	
223	TIJS	FRANSES	BOER	St	1								1												
224	TJALLING	TJEMMES	*	QuSt	11								2	5	3	1									
225	TJEBBE	JELLES	*	St	2	1	1																		
226	TJEBBE	PIETERS	DEINUM	St	4																		1	1	2
227	TJEERD	REINERS	*	QuSt	31	2	4	2	2	4		2	3	1		6	5								
228	TJERNE	AUKES	*	St	2														2						
229	WALLE	HOITES	*	QuSt	10									2		3	5								
230	WATSE	HESSELS	*	St	1																				1
231	WIEBE	JOUKES	*	St	1										1										
232	WIEBE	PIEBES	*	St	4						1			1	2										
233	WIEPKE	DIRKS	FLAPPER	St	35			1	2	2		2	2	4	1	4	2	4	3	2	2	2			2
234	WIKKE	JANS	*	St	1						1														
235	WILLEM	ARENDS	*	St	3															1	2				
236	WOBBE	JELLES	*	St	1							1													
237	WOUTER	EELKES	*	St	8									2	3	2	1								
				Schippers	237	41	37	37	40	30	23	29	53	59	43	61	65	65	67	54	40	37	43	32	40
				0	6	0	0	0	0	1	1	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

1791-1810

Nr.	VN_2	PAT_2	AN_2	CODE	Totaal	1791	1792	1793	1794	1795	1796	1797	1798	1799	1800	1801	1802	1803	1804	1805	1806	1807	1808	1809	1810
1	ADAM	PIETERS	GROOT	St	2				2																
2	ANNE	JOUKES	*	St	7	1	2	2	2																
3	ARJEN	STEFFENS	*	St	4	3	1																		
4	DOUWE	EINTES	BOER	St	2		2																		
5	EEUWE	ENNES	*	St	8		2	2	4																
6	FEDDE	SIEBRENS	*	St	5	3	2																		
7	FREERK	JANS	VONK	St	1				1																
8	GEERT	WILLEMS	*	St	5	3	2																		
9	GEORGIUS	HENDRIKS	QUEDENS	St	3		2	1																	

10	GERRIT	KORNELIS	*	St	1				1																
11	GERRIT	WILLEMS	*	St	3	3																			
12	HARING	MARTENS	KOE	St	9	2	1	2	4																
13	HOMME	DIRKS	*	St	4	2	2																		
14	IENSE	HENDRIKS	*	Lo	1							1													
15	JAKOB	TJEERDS	*	St	6	2	4																		
16	JAN	KIMME	*	St	4		4																		
17	JAN	WESSELS	*	St	4	2	2																		
18	JELLE	HANSES	*	St	2				2																
19	KLAAS	HARMENS	*	St	12	4	4	2	2																
20	LOLLE	HARINGS	NAUTA	St	7		3	2	2																
21	PETRUS	PIEBES	SIPMA	St	3		1										2								
22	REINER	SIETSES	JONGE	St	1	1																			
23	SIEBOUT	JANS	VONK	St	7	3	2	1	1																
24	SIEMEN	SIEBRENS	*	St	2				2																
25	SIETSE	JAKOBS	JONGE	St	4		4																		
26	TJEERD	SIKKES	*	St	2				2																
27	WIEBE	HENDRIKS	*	St	9	4	5																		
28	WIETSE	BAUKES	*	St	3	3																			
				Schippers	28	14	18	7	12	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
				0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

4.3.2 Schipperslijst en aantal vermeldingen per bron

Harlingen

1641-1660

Nr.	VN_2	PAT_2	AN_2	Totaal	Archangel	Gijsbers	LGA	LGHa	LGHo	Lootsma	Norisont	SAANA	Schreiner	STRO	CODE
1	ABE	LOURENS	*	6			2							4	LaSt
2	ABE	REINERS	*	1										1	St
3	ALBERT	HUBERTS	*	1			1								La
4	ALBERT	JANS	*	2										2	St
5	ALBERT	JELLES	*	3										3	St
6	ALBERT	KLASES	*	1				1							Lha
7	ALBERT	MARINUS	*	1										1	St
8	ALBERT	SIEBES	GROEN	3				3							Lha
9	ALBERT	SIEMENS	*	60			2	2						56	LaLhaSt
10	ALBERT	WIEBES	*	12	1									11	ArSt
11	ALLE	DOEKES	*	3										3	St
12	ALLE	RUBENS	*	1										1	St
13	ALLERT	JAKOBS	*	1										1	St
14	ALLERT	LINSES	*	1										1	St
15	ANDRIES	*	HAMERSMA	1										1	St
16	ANDRIES	DOUWES	*	45	3		1	1				1		39	ArLaLhaSaSt
17	ANDRIES	EGBERTS	*	6										6	St
18	ANNE	*	HABBES	1										1	St
19	ANNE	ANDRIES	*	3			2	1							LaLha
20	ANNE	IEGES	*	1			1								La
21	ANNE	TJALLINGS	*	1		1									G
22	ANNE	TJEERDS	*	3										3	St
23	ANSKE	ANSKES	*	1				1							Lha
24	AREND	LOLLES	*	1										1	St
25	AREND	RUURDS	*	1										1	St
26	ARJEN	GABES	*	9									1	8	ScSt
27	ARJEN	HESSELS	*	1				1							Lha
28	ARJEN	IESES	*	4				4							Lha
29	ARJEN	KLASES	*	1										1	St
30	ARJEN	TEUNIS	BUISMAN	1										1	St
31	AUKE	DOUWES	*	1				1							Lha
32	AUKE	IEPES	*	1			1								La
33	AUKE	IESES	*	2			1							1	LaSt
34	AUKE	JELLES	*	1										1	St
35	AUKE	SIPKES	*	13			1		2			3		7	LaLhoSaSt
36	BALT	WIETSES	*	11										11	St
37	BAUKE	FRANKES	*	2			2								La
38	BEREND	GORSSEL	*	1										1	St
39	BEREND	JANS	*	2										2	St
40	BIENSE	MINNES	*	1										1	St
41	BINKE	GOFFES	*	1							1				No
42	BINKE	JELLES	*	37									1	36	ScSt
43	BINNERT	DOUWES	*	1										1	St
44	BODSE	JANS	*	2										2	St
45	BOELE	KLASES	*	1										1	St
46	BOTE	AUKES	*	3										3	St
47	BRUIN	FREDERIKS	*	1										1	St
48	CATHARINUS	PIETERS	*	1				1							Lha
49	CHRISTIAAN	JANS	*	1										1	St
50	DARIUS	ABES	*	1										1	St
51	DAVID	JELLES	*	1										1	St
52	DELIS	KLASES	*	1										1	St
53	DIRK	*	LANGHOUT	2								1		1	SaSt
54	DIRK	DIRKS	*	2			1	1							LaLha
55	DIRK	IJSBRANDS	*	2										2	St
56	DIRK	JANS	*	1										1	St
57	DIRK	LAMMERTS	*	1				1							Lha
58	DIRK	MEINERTS	*	2				2							Lha
59	DIRK	MINNES	*	10	1		1							8	ArLaSt
60	DIRK	SIEBRENS	*	35			1							34	LaSt
61	DIRK	TIJSES	*	5										5	St
62	DOUWE	DOUWES	*	5			1	4							LaLha

63	DOUWE	HIELKES	*	5				2						3	LhaSt
64	DOUWE	HILLES	*	9										9	St
65	DOUWE	HUBERTS	*	1										1	St
66	DOUWE	JURJENS	*	2			1	1							LaLha
67	DOUWE	LOLLES	WAGENAAR	5										5	St
68	DOUWE	SIPKES	*	1										1	St
69	EDGER	DOUWES	*	9				7			2				LhaNo
70	EELKE	BAUKES	*	6										6	St
71	EELKE	REINERS	*	1										1	St
72	EERKE	SIPPES	*	1										1	St
73	EERKE	TIJSES	*	49	2		2					4	1	40	ArLaSaScSt
74	EEUWE	FOPPES	*	12										12	St
75	EGBERT	HARINGS	*	6										6	St
76	EGBERT	MEINERTS	*	1										1	St
77	EGBERT	PIETERS	*	1			1								La
78	EGBERT	TEUNIS	*	1										1	St
79	EIMERT	PIETERS	*	1										1	St
80	EIMERT	TJEERDS	IJSLANDER	12				1				2		9	LhaSaSt
81	ERIC	JANS	*	1										1	St
82	EVERT	HARIS	*	1										1	St
83	EVERT	JANS	*	2										2	St
84	EVERT	SIEMENS	*	4										4	St
85	FEDDE	FONGERS	*	1			1								La
86	FEDDE	TJEERDS	*	1				1							Lha
87	FEDDRIK	WIEBES	*	2								1		1	SaSt
88	FEIKE	THOMAS	*	1										1	St
89	FEITE	FONGERS	*	1			1								La
90	FEKKE	TJEERDS	*	3			2	1							LaLha
91	FOKKE	PIETERS	RAS	16										16	St
92	FOLKERT	HEMKES	*	3			2	1							LaLha
93	FOLKERT	MINKS	*	4										4	St
94	FOPPE	ALBERTS	*	1										1	St
95	FOPPE	GERRITS	*	2										2	St
96	FOPPE	HESSELS	KIEWIET	2								2			Sa
97	FOPPE	TJEERDS	*	14			1							13	LaSt
98	FRANKE	JAKOBS	*	1				1							Lha
99	FREERK	JANS	*	1				1							Lha
100	FREERK	LUNE	*	1										1	St
101	FREERK	SIPKES	*	32				1				1		30	LhaSaSt
102	FREERK	WIEBES	*	33			1	1						31	LaLhaSt
103	GATSE	JOCHEMS	*	1			1								La
104	GEELE	GALES	*	2				1				1			LhaSa
105	GEELE	SIEBRENS	*	2			1	1							LaLha
106	GEERT	GERRITS	*	2										2	St
107	GEERT	LOLLES	*	1										1	St
108	GERBEN	DOUWES	*	3		1		2							GLha
109	GERBEN	GERRITS	*	1				1							Lha
110	GERRIT	FREDERIKS	*	1										1	St
111	GERRIT	HIDDES	*	1										1	St
112	GERRIT	JANS	TROMPETTER	6										6	St
113	GERRIT	LAURENS	*	2										2	St
114	GERRIT	LOURENS	*	2										2	St
115	GERRIT	MINNES	*	1										1	St
116	GERRIT	PIETERS	*	1										1	St
117	GIJSBERT	KARSTES	*	1										1	St
118	GOSSE	JANS	*	55				6						49	LhaSt
119	HAANTJE	LAMMERTS	*	2		2									G
120	HAIE	BODSES	*	1				1							Lha
121	HAIE	REMKES	*	1										1	St
122	HANS	HENDRIKS	MACKAY	13										13	St
123	HANS	JOUWS	*	1						1					Lo
124	HANS	OBBES	*	1			1								La
125	HARING	ALLES	*	1										1	St
126	HARING	DOUWES	*	50			1	1				4		44	LaLhaSaSt
127	HARING	EGBERTS	*	91				7				1		83	LhaSaSt
128	HARING	KORNELIS	*	1										1	St
129	HARING	LUBBERTS	*	3										3	St
130	HARING	PIETERS	*	1										1	St

131	HARING	REINERS	*	1										1	St
132	HARING	SIEBRENS	*	1										1	St
133	HARING	SIEMENS	*	3										3	St
134	HARMEN	*	BROUWER	1										1	St
135	HARMEN	*	DEURSEN	1										1	St
136	HARMEN	*	HOOGLAND	1										1	St
137	HARMEN	JANS	*	1			1								La
138	HARMEN	KLASES	*	1										1	St
139	HARMEN	KLASES	GREIJER	16			1					1	2	12	LaSaScSt
140	HARMEN	REINERS	*	1										1	St
141	HEIN	DINGLUMS	*	1										1	St
142	HEIN	FRANSES	*	5								1		4	SaSt
143	HEIN	FREDERIKS	*	8										8	St
144	HEIN	OENES	*	1			1								La
145	HEIN	RIENKS	*	38	1		1	2				3		31	ArLaLhaSaSt
146	HEIN	TJEBBES	*	1				1							Lha
147	HEMME	BAUKES	*	1				1							Lha
148	HENDRIK	DOUWES	*	1										1	St
149	HENDRIK	FREDERIKS	*	2										2	St
150	HENDRIK	GOVERTS	*	1				1							Lha
151	HENDRIK	HARMENS	*	3				1				1		1	LhaSaSt
152	HENDRIK	JAKOBS	*	5										5	St
153	HENDRIK	PIETERS	HAAN	1		1									G
154	HENDRIK	RINTJES	*	1			1								La
155	HENDRIK	SCHELTES	*	1			1								La
156	HENDRIK	SIPKES	*	1										1	St
157	HENDRIK	TEEKES	*	1				1							Lha
158	HENDRIK	TEUNIS	*	6	2									4	ArSt
159	HENDRIK	WIEBES	*	2										2	St
160	HERE	*	*	1				1							Lha
161	HIDDE	WIEGERS	*	5				4						1	LhaSt
162	HIELKE	DOUWES	*	1										1	St
163	HIELKE	HOITES	*	3			1					2			LaSa
164	HIELKE	JOHANNES	*	38			2					1		35	LaSaSt
165	HIELKE	PIETERS	*	1					1						Lho
166	HILDERT	MEINERTS	*	2			2								La
167	HILLE	GRATES	*	1										1	St
168	HILLE	HOITES	*	1		1									G
169	HOBBE	JOUKES	*	1										1	St
170	HUBERT	SINTS	*	4										4	St
171	IDS	JAKOBS	DONKER	13			1							12	LaSt
172	IDS	JANS	*	1									1		Sc
173	IEDE	HEMKES	*	2			1	1							LaLha
174	IEDE	HIELKES	*	1				1							Lha
175	IEGE	HARINGS	*	1				1							Lha
176	IEGE	STOFFELS	*	7				5						2	LhaSt
177	IETE	DOEKES	*	1										1	St
178	IJSBRAND	IJSBRANDS	*	39			1					1		37	LaSaSt
179	IJSBRAND	KARSTES	*	58			2					2		54	LaSaSt
180	IJSBRAND	TIJSES	*	1										1	St
181	INDERT	TJERKS	*	7			2					1		4	LaSaSt
182	ISAAK	JANS	GROENEWOUD	1		1									G
183	JAKOB	BAUKES	*	1				1							Lha
184	JAKOB	BOUWES	*	5										5	St
185	JAKOB	HANSES	*	1			1								La
186	JAKOB	IEKES	*	2										2	St
187	JAKOB	JAKOBS	*	1										1	St
188	JAKOB	JANS	*	86	1	1	1	3				5		75	ArGLaLhaSaSt
189	JAKOB	JANS	VLIEG	1				1							Lha
190	JAKOB	JELTES	*	2										2	St
191	JAKOB	KORNELIS	*	2										2	St
192	JAKOB	MARTENS	*	1				1							Lha
193	JAKOB	SIEBRENS	*	1										1	St
194	JAN	*	BAS	2										2	St
195	JAN	BERENDS	*	1										1	St
196	JAN	BINKES	*	45				4						41	LhaSt
197	JAN	BOUWES	*	1										1	St
198	JAN	DIRKS	*	1										1	St

199	JAN	EERKES	*	3								1		2	SaSt
200	JAN	FEDDES	*	9			2	7							LaLha
201	JAN	FEITES	*	2										2	St
202	JAN	FOPPES	*	1				1							Lha
203	JAN	FREDERIKS	*	2				1						1	LhaSt
204	JAN	GERLOFS	*	16	1		1							14	ArLaSt
205	JAN	GERRITS	*	15				1						14	LhaSt
206	JAN	GOSSES	*	16				8						8	LhaSt
207	JAN	HENDRIKS	*	33		2								31	GSt
208	JAN	HILLES	*	2										2	St
209	JAN	HUBERTS	*	40	1		1	1				3		34	ArLaLhaSaSt
210	JAN	JAKOBS	*	20		1	1	3						15	GLaLhaSt
211	JAN	JANS	*	3										3	St
212	JAN	JANSEN	*	1										1	St
213	JAN	JETSES	*	1										1	St
214	JAN	KLASES	*	8				7				1			LhaSa
215	JAN	KOLLE	*	3										3	St
216	JAN	KRIJNS	*	1										1	St
217	JAN	LOLLES	*	70			1	1				2		66	LaLhaSaSt
218	JAN	LUBBERTS	*	1			1								La
219	JAN	MOSES	*	1										1	St
220	JAN	PIETERS	*	4		1	1	2							GLaLha
221	JAN	REINERS	*	28		1	2	1						24	GLaLhaSt
222	JAN	SIEMENS	*	1				1							Lha
223	JAN	SIERDS	*	1				1							Lha
224	JAN	SIPKES	*	2										2	St
225	JAN	TEEKES	*	1										1	St
226	JAN	THIJSSEN	*	1										1	St
227	JAN	TJEERDS	BLEKER	1		1									G
228	JAN	TOL	*	1										1	St
229	JAN	WIEBES	*	8										8	St
230	JARICH	DOUWES	*	2		2									G
231	JARICH	JAKOBS	*	3			3								La
232	JARICH	JANS	*	1										1	St
233	JELLE	AUKES	*	76			3					2		71	LaSaSt
234	JELLE	JANS	*	3										3	St
235	JELLE	PIETERS	*	3			3								La
236	JELLE	WIENSENS	*	1										1	St
237	JELTE	JOHANNES	*	5				5							Lha
238	JETSE	JANS	*	9										9	St
239	JOEKE	WILLEMS	*	5										5	St
240	JOHANNES	ALBERTS	*	1										1	St
241	JOHANNES	BENEDICTUS	*	3										3	St
242	JOHANNES	NUTTERTS	*	1				1							Lha
243	JOOST	MICHIELS	*	4										4	St
244	JOSEF	*	NOORLAST	1										1	St
245	JOSEF	KLASES	BEER	6										6	St
246	JOUKE	WILLEMS	*	1										1	St
247	JURJEN	TIEGES	*	3				3							Lha
248	KARST	PIETERS	*	3				3							Lha
249	KARST	SIEBRENS	*	1										1	St
250	KLAAS	IJSBRANDS	*	2										2	St
251	KLAAS	JANS	*	2										2	St
252	KLAAS	KLASES	JONAS	1		1									G
253	KLAAS	PIETERS	*	2										2	St
254	KLAAS	SETSES	*	1			1								La
255	KLAAS	SIPKES	*	18				2						16	LhaSt
256	KORNELIS	*	BRUINS	1										1	St
257	KORNELIS	EGBERTS	*	15			2					4		9	LaSaSt
258	KORNELIS	KORNELIS	*	59	1							4		54	ArSaSt
259	KORNELIS	MICHIELS	*	1										1	St
260	KORNELIS	PIETERS	*	1										1	St
261	KORNELIS	SIEMENS	*	1										1	St
262	KORNELIS	STOFFELS	*	1	1										Ar
263	KORNELIS	WIEGERS	*	2										2	St
264	KRIJN	HENDRIKS	*	1										1	St
265	LAMMERT	GERRITS	*	2			2								La
266	LAMMERT	REINERS	*	27				6					2	19	LhaScSt

267	LEENDERT	PIETERS	*	18										18	St
268	LEENDERT	TJEERDS	*	4										4	St
269	LIEUWE	IESKES	*	3	2									1	ArSt
270	LIEUWE	JANS	*	60			2							58	LaSt
271	LIEUWKE	WIEBRENS	*	1										1	St
272	LUDOLF	JANS	*	1										1	St
273	MARTEN	GILLES	*	66								1		65	SaSt
274	MARTEN	MARTENS	*	12	2							5		5	ArSaSt
275	MARTEN	MINSES	*	1										1	St
276	MARTEN	REINERS	*	1										1	St
277	MARTEN	SALVES	*	5			3	2							LaLha
278	MEINERT	JAKOBS	*	3										3	St
279	MEINERT	REINERS	*	3			3								La
280	MEINERT	TIJSES	*	1										1	St
281	MELLE	MELLES	*	2										2	St
282	NANNE	PIETERS	*	1										1	St
283	NIELS	SEVERIJNS	*	1										1	St
284	OBBE	SIETES	*	1										1	St
285	OENE	BOUDEWIJNS	*	6										6	St
286	OTTE	DOEKES	*	25			1					3		21	LaSaSt
287	OTTE	JANS	*	4										4	St
288	PAULUS	DOUWES	*	7										7	St
289	PIEBE	MOSES	*	1										1	St
290	PIEBE	WIETSES	*	22										22	St
291	PIEKE	LIESINGA	*	1								1			Sa
292	PIETER	*	TEMPELMAN	8										8	St
293	PIETER	AKEN	*	1										1	St
294	PIETER	BRANDS	*	1										1	St
295	PIETER	EDSES	*	5										5	St
296	PIETER	GERRITS	*	2				1						1	LhaSt
297	PIETER	HARMENS	*	5										5	St
298	PIETER	HIELKES	*	2										2	St
299	PIETER	HILLES	*	1		1									G
300	PIETER	IEGES	*	6				6							Lha
301	PIETER	IJSBRANDS	*	49				3						46	LhaSt
302	PIETER	JAKOBS	DONKER	16										16	St
303	PIETER	JAKOBS	HINGST	21		1								20	GSt
304	PIETER	JANS	PROP	6										6	St
305	PIETER	JETSES	*	2		2									G
306	PIETER	KLASES	*	2										2	St
307	PIETER	MARTENS	*	18										18	St
308	PIETER	SIEMENS	*	1										1	St
309	PIETER	TJEBBES	*	2				1						1	LhaSt
310	PIETER	WIETSES	*	1										1	St
311	PIETER	WILLEMS	*	2					2						Lho
312	POPKE	JANS	*	1										1	St
313	POPPE	GERRITS	*	3										3	St
314	POPPE	TJEERDS	*	18										18	St
315	REIN	KORNELIS	*	29	1			1				1		26	ArLhaSaSt
316	REIN	LOLKES	*	21				8						13	LhaSt
317	REIN	PIETERS	*	39			1					3		35	LaSaSt
318	REIN	REINDERS	*	18										18	St
319	REIN	REINS	*	40										40	St
320	REIN	ROELOFS	*	1										1	St
321	REINER	DAAMS	*	1										1	St
322	REINER	HILLEBRANDS	*	3										3	St
323	REINER	JANS	*	20			1							19	LaSt
324	REINER	MINNES	*	3										3	St
325	REINER	REINERS	*	3			2							1	LaSt
326	REINER	RUURDS	*	1										1	St
327	RIDSERT	HIELKES	*	1										1	St
328	RIENK	MEINERTS	*	1										1	St
329	RIENK	MINNES	*	24										24	St
330	RIENK	RIENKS	*	3			2							1	LaSt
331	RINNERT	JAKOBS	*	2				2							Lha
332	RINSE	JELTES	*	1				1							Lha
333	RINTJE	DOUWES	*	1		1									G
334	ROBIJN	EGBERTS	*	37										37	St

335	RUURD	ENNES	*	1										1	St
336	RUURD	HENDRIKS	*	1										1	St
337	RUURD	RIENKS	*	30				5						25	LhaSt
338	RUURD	RUURDS	*	2			1	1							LaLha
339	SALOMON	HESSELS	*	4										4	St
340	SALOMON	JANS	*	11								3		8	SaSt
341	SAPE	HUIS	*	1										1	St
342	SASKER	IJSBRANDS	*	1			1								La
343	SEERP	GATSES	*	2				2							Lha
344	SEERP	IESKES	*	22										22	St
345	SEERP	JANS	*	16										16	St
346	SEERP	OS	*	2										2	St
347	SIEBE	EEBES	*	1		1									G
348	SIEBE	IEBELES		1								1			Sa
349	SIEBE	JOUKES	*	3										3	St
350	SIEBE	WIETSES	*	1										1	St
351	SIEBOUT	ANDRIES	*	2		2									G
352	SIEBREN	EVERTS	*	1										1	St
353	SIEBREN	HESSELS	*	1				1							Lha
354	SIEBREN	KARSTES	*	2										2	St
355	SIEBREN	KLASES	*	6					5		1				LhoNo
356	SIEBREN	PIETERS	*	1										1	St
357	SIEMEN	FOKKES	*	63				2				4	1	56	LhaSaScSt
358	SIEMEN	GERRITS	*	4			4								La
359	SIEMEN	HIDDES	*	2										2	St
360	SIEMEN	JANS	*	4		1	2							1	GLaSt
361	SIEMEN	JOUKES	*	3							2			1	NoSt
362	SIEMEN	KLASES	*	1				1							Lha
363	SIEMEN	PIETERS	*	8			3	2						3	LaLhaSt
364	SIEMEN	SEEKELES	*	1										1	St
365	SIEMEN	VUIST	*	1										1	St
366	SIERK	ANDRIES	*	1			1								La
367	SIERK	HIDDES	*	1			1								La
368	SIETSE	HOUKES	*	1			1								La
369	SIKKE	LOLLES	*	1										1	St
370	SIKKE	SCHELTES	*	5			1	4							LaLha
371	SINT	HUBERTS	*	1										1	St
372	SIPKE	GERBENS	*	5								1		4	SaSt
373	SIPKE	REINERS	*	1										1	St
374	SIPKE	SIETSES	*	3				2						1	LhaSt
375	SIPKE	WIEBRENS	*	1										1	St
376	SJOERD	BEERTS	*	1										1	St
377	SJOERD	DOUWES	*	1								1			Sa
378	SJOERD	GERRITS	*	3										3	St
379	SJOERD	HANSES	*	1										1	St
380	SJOERD	HESEN	*	1										1	St
381	SJOERD	HIDDES	*	19				1				2		16	LhaSaSt
382	SJOERD	JANS	*	69	1		1	2				1		64	ArLaLhaSaSt
383	SJOERD	KLASES	*	40			2	1						37	LaLhaSt
384	SJOERD	KORNELIS	*	1										1	St
385	SJOERD	OLSON	*	1										1	St
386	SJOERD	RINSES	*	10										10	St
387	SJOERD	ROYER	*	1										1	St
388	SJOERD	SIKKES	*	1										1	St
389	SJOERD	THOMAS	*	22			3	1				1		17	LaLhaSaSt
390	SJOERD	TJEERDS	*	37			1							36	LaSt
391	T.	IEGES	*	1			1								La
392	T.	JANS	TROPH	1			1								La
393	T.	WILLEMS	*	1			1								La
394	TEEKE	ATES	*	10										10	St
395	TEEKE	SETSES	*	1										1	St
396	TEUNIS	BRUINS	*	1					1						Lho
397	TEUNIS	GERRITS	*	1										1	St
398	TEUNIS	PIETERS	*	1										1	St
399	TEUNIS	TJEERDS	*	1				1							Lha
400	TIETE	HOITES	*	17										17	St
401	TIJS	EERKES	*	3				1						2	LhaSt
402	TIJS	PIETERS	*	1		1									G

403	TJEBBE	FOEKES	*	1										1	St
404	TJEBBE	GERBENS	*	2			1							1	LaSt
405	TJEBBE	IEKES	*	1										1	St
406	TJEBBE	IENSES	*	1										1	St
407	TJEBBE	JOUKES	*	26										26	St
408	TJEERD	*	LANDVOGEL	1			1								La
409	TJEERD	GERRITS	*	3			1	1						1	LaLhaSt
410	TJEERD	JAKOBS	*	1										1	St
411	TJEERD	JANS	*	67	1		1					1		64	ArLaSaSt
412	TJEERD	JELLES	*	2										2	St
413	TJEERD	LOLKES	*	8									1	7	ScSt
414	TJEERD	TIEMENS	*	1										1	St
415	TJEERD	TJEERDS	*	21				3				2		16	LhaSaSt
416	TJEPKE	GERBENS	*	31			1					1		29	LaSaSt
417	TJEPKE	WILLEMS	*	1										1	St
418	TJERK	HIDDES	*	15			1	1				2		11	LaLhaSaSt
419	TJERK	JANS	*	4										4	St
420	TJERK	KORNELIS	*	1										1	St
421	TJITSE	JOUKES	*	1			1								La
422	WARNER	SINTS	*	13										13	St
423	WARNER	TJEERDS	*	1										1	St
424	WIEBE	*	LICHTHART	1			1								La
425	WIEBE	EGBERTS	*	13				3						10	LhaSt
426	WIEBE	HENDRIKS	*	4				4							Lha
427	WIEBE	JELLES	*	1										1	St
428	WIEBE	JOUKES	*	1										1	St
429	WIEBREN	MARTENS	*	12								1		11	SaSt
430	WIEBREN	REIERS	*	1										1	St
431	WIEGER	IDSES	*	1										1	St
432	WIEGER	SIEBES	*	2				2							Lha
433	WIEGER	TJALLINGS	*	3				3							Lha
434	WIERD	GILLES	*	1										1	St
435	WIERD	MARTENS	*	1								1			Sa
436	WIETSE	MICHIELS	*	12				6						6	LhaSt
437	WILLEM	FOLKERTS	*	2			2								La
438	WILLEM	GERLOFS	*	1		1									G
439	WILLEM	JAKOBS	KOSTER	1										1	St
440	WILLEM	JANS	*	1										1	St
441	WOBBE	WIETSES	*	5										5	St
442	WOPKE	JANS	*	20										20	St

1691-1710

Nr.	VN_2	PAT_2	AN_2	Totaal	Archangel	SAANA	STRO	ZbriAms	CODE
1	ABE	FEITES	*	6			6		St
2	ABE	SIETSES	*	2		1		1	SaZb
3	ALBERT	GERRITS	*	2			2		St
4	ALLERT	FREERKS	*	2			2		St
5	ANDRIES	DOUWES	*	1				1	Zb
6	ANDRIES	JAKOBS	*	18		1	17		SaSt
7	ANDRIES	SIEBOUTS	*	1		1			Sa
8	ANNE	DIRKS	*	3		1	2		SaSt
9	AREND	JAKOBS	*	45			44	1	StZb
10	ARJEN	JANS	BIEUWES	2			2		St
11	ATSE	HAREN	*	1		1			Sa
12	ATSE	HIDDES	*	2			2		St
13	BAUKE	FOLKERTS	*	1		1			Sa
14	BAUKE	RINGERS	*	1		1			Sa
15	BEREND	GERRITS	BROUWER	8			8		St
16	BOTE	*	KONINGSHOF	1			1		St
17	BOTE	RIENKS	*	7			7		St
18	BROER	KLASES	*	1				1	Zb
19	BROER	POPPES	*	12			12		St
20	BROER	SIETSES	POPPEMAKER	5		2	3		SaSt
21	C.	*	LEEUWEN	1		1			Sa
22	DIRK	*	SANSTRA	5			5		St
23	DIRK	FOPPES	*	34		1	32	1	SaStZb
24	DIRK	HARMENS	*	22		2	20		SaSt

25	DIRK	JANS	*	15		2	13		SaSt
26	DIRK	TJEBBES	*	1			1		St
27	DOUWE	*	VRIES	1		1			Sa
28	DOUWE	ANDRIES	*	8			8		St
29	DOUWE	HIELKES	*	2			2		St
30	DOUWE	KEIMPES	VLASBLOEM	1			1		St
31	DOUWE	KLASES	SMIT	5			5		St
32	EEUWE	HANSES	*	2			2		St
33	FEITE	FEITSES	*	4			4		St
34	FOPPE	PIETERS	*	8		2	6		SaSt
35	FREERK	JANS	*	24	2		21	1	ArStZb
36	GERBEN	PIETERS	*	23			22	1	StZb
37	GERLOF	JANS	*	31			31		St
38	GERRIT	ANNES	*	2		1	1		SaSt
39	GERRIT	GERRITS	*	1			1		St
40	GERRIT	JORRITS	*	1			1		St
41	GERRIT	LOLKES	*	1			1		St
42	GILLES	JANS	*	10			10		St
43	HAIE	IEPES	*	2			2		St
44	HAIE	JAKOBS	*	1		1			Sa
45	HANS	*	KROESKOP	1			1		St
46	HANS	ARENDS	VINK	31		2	29		SaSt
47	HARTMAN	FEIES	*	39		3	32	4	SaStZb
48	HENDRIK	*	ZWEED	5			5		St
49	HENDRIK	ALBERTS	*	3			3		St
50	HENDRIK	KORNELIS	*	12			12		St
51	HENDRIK	SIEBRENS	*	6		2	4		SaSt
52	HENDRIK	TJERKS	*	21		2	19		SaSt
53	HENDRIK	ZWARTS	*	1			1		St
54	HERE	DOUWES	*	9		2	7		SaSt
55	HERE	JANS	*	5		1	4		SaSt
56	HESSEL	JANS	*	2		1		1	SaZb
57	HIDDE	HIDDES	*	1			1		St
58	HIDDE	IEGES	*	8			8		St
59	HIELKE	GREULTS	*	10			10		St
60	IEDE	BOTES	*	4			4		St
61	IEDE	JANS	*	19		3	16		SaSt
62	IEGE	HERES	*	5		1	4		SaSt
63	IEKE	PAULUS	*	3		1	2		SaSt
64	IJSBRAND	HENDRIKS	*	2			2		St
65	IJSBRAND	KORNELIS	*	1			1		St
66	IJSBRAND	PIETERS	*	6			6		St
67	JAKLE	JANS	*	7			7		St
68	JAKOB	DOUWES	HAAN	2			2		St
69	JAN	ARJENS	*	1			1		St
70	JAN	ARJENS	SLACHTER	1			1		St
71	JAN	EVERTS	*	2			2		St
72	JAN	JANS	*	14			11	3	StZb
73	JAN	JANS	TROMPETTER	1		1			Sa
74	JAN	JANS	VINKELBOS	2			2		St
75	JAN	JARICHS	*	2		1	1		SaSt
76	JAN	LOLLES	*	1			1		St
77	JAN	NUTTERTS	*	28			28		St
78	JAN	PIETERS	BOL	1			1		St
79	JAN	POPPES	*	7		1	6		SaSt
80	JAN	RINTJES	*	22	7	7	8		ArSaSt
81	JAN	TJERKS	SANSTRA	10			9	1	StZb
82	JAN	WILLEMS	BRUIN	1			1		St
83	JARICH	FOPPES	*	1			1		St
84	JARICH	JAKOBS	*	3		1	2		SaSt
85	JELLE	DOUWES	VETTEVOGEL	5			5		St
86	JELLE	JANS	GROOT	3			3		St
87	JELLE	KORNELIS	DOEIES	1				1	Zb
88	JELLE	SIEBES	*	8		1	7		SaSt
89	JILLES	JANS	*	4			4		St
90	JOCHEM	REIMERS	*	2			2		St
91	JOHANNES	ANDRIES	*	1		1			Sa
92	JOHANNES	JOHANNES	*	1			1		St
93	JOUKE	JELLES	*	2			2		St

94	JURJEN	HARMENS	*	1		1			Sa
95	KEIMPE	JARICHS	*	11			10	1	StZb
96	KLAAS	DIRKS	*	1			1		St
97	KLAAS	GERLOFS	*	36		1	35		SaSt
98	KLAAS	JULIUS	*	1			1		St
99	KLAAS	PIETERS	*	38		1	37		SaSt
100	KLAAS	SJOERDS	*	34		1	31	2	SaStZb
101	KLAAS	TJEBBES	*	1			1		St
102	KLAAS	TJERKS	*	21		3	18		SaSt
103	KORNELIS	*	HOUT	11			11		St
104	KORNELIS	*	KRIMPER	1				1	Zb
105	KORNELIS	JANS	*	26		3	23		SaSt
106	KORNELIS	JANS	KROESKOP	7			7		St
107	KORNELIS	JANS	VINKELBOS	2			1	1	StZb
108	KORNELIS	KORNELIS	*	22		2	20		SaSt
109	KORNELIS	REINERS	*	3			3		St
110	LIEUWE	SIEBES	*	1			1		St
111	MARTEN	JANS	*	30		3	27		SaSt
112	MINNE	TIJSES	*	1			1		St
113	PAULUS	IEKES	HOBBES	12		3	9		SaSt
114	PIETER	IEGES	*	3			3		St
115	PIETER	JAKOBS	BAKKER	13		4	9		SaSt
116	PIETER	PIETERS	*	27			26	1	StZb
117	PIETER	TJEPKES	*	22			22		St
118	PIETER	WOUTERS	*	2		2			Sa
119	REIER	*	GENT	1			1		St
120	REINER	JANS	*	20			20		St
121	RIENK	WILLEMS	*	2			2		St
122	RINSE	HESSELS	*	1			1		St
123	RINTJE	KLASES	BLOKMAKER	27		2	25		SaSt
124	RINTJE	WILLEMS	*	1			1		St
125	RUURD	RUURDS	BLAUW	1		1			Sa
126	RUURD	SIEBES	BONTEKOE	19		2	17		SaSt
127	SALOMON	JANS	*	4			4		St
128	SEVERIJN	KLASES	*	1				1	Zb
129	SIEBE	SIERKS	*	2			2		St
130	SIEBOUT	ANDRIES	*	19		4	15		SaSt
131	SIEBREN	ANDRIES	*	1			1		St
132	SIEBREN	HARMENS	*	19		2	17		SaSt
133	SIEBREN	HENDRIKS	*	16			16		St
134	SIEBREN	KORNELIS	*	48	4	8	35	1	ArSaStZb
135	SIEBREN	SIERKS	*	5			5		St
136	SIEGER	IEPES	*	1			1		St
137	SIEMEN	*	SCHORS	1			1		St
138	SIEMEN	KORNELIS	*	3		1	2		SaSt
139	SIEMEN	PIETERS	*	1			1		St
140	SIEMEN	SJOERDS	*	6		1	5		SaSt
141	SIERK	TJEBBES	*	16			16		St
142	SIETSE	JAKOBS	*	3			3		St
143	SIJE	IEPES	*	3			3		St
144	SIPKE	HARINGS	*	4			4		St
145	SIPKE	TJEERDS	*	2			2		St
146	SWIER	KLASES	*	12			12		St
147	TJEBBE	SIERKS	*	17			16	1	StZb
148	TJEERD	EEUWES	*	1			1		St
149	TJEERD	FOEKES	*	1		1			Sa
150	TJEERD	JAKOBS	POORT	26		3	23		SaSt
151	TJEERD	LOLKES	*	43		3	40		SaSt
152	TJEERD	PIETERS	*	2			2		St
153	TJEERD	TJEERDS	*	15			15		St
154	TJERK	KLASES	*	1			1		St
155	TJERK	PIETERS	*	4			4		St
156	TJITSE	TJITSES	*	1			1		St
157	ULBE	AUKES	*	1		1			Sa
158	WIEBE	ALBERTS	KALFF	4			4		St
159	WIEBE	ANDRIES	*	13			13		St
160	WIEBE	DOOITSES	*	1			1		St
161	WIEBE	DREESEN	*	2			2		St
162	WIEBE	FREERKS	KALFF	11			11		St

163	WIENSEN	ALEFS	*	11			11		St
164	WIEPKE	DIRKS	*	16			16		St
165	WOUTER	PIETERS	*	2			2		St
166	WOUTER	SIEMENS	*	14		1	13		SaSt

1741-1760

Nr.	VN_2	PAT_2	AN_2	Totaal	Quo1749	SAANA	STRO	CODE
1	A.	TJEPKES	KLASES	1			1	St
2	AART	ARJENS	*	11			11	St
3	AGE	WIEGERS	*	4			4	St
4	ALBERT	JOUKES	*	5			5	St
5	ALT	JORIS	*	1			1	St
6	ANDELE	BONNES	*	10			10	St
7	ANNE	GERKES	*	1			1	St
8	ANNE	HIELKES	HAAN	37	1		36	QuSt
9	ANNE	SANDERS	BONTEKOE	11			11	St
10	ARJEN	BERENDS	ZWARTS	5			5	St
11	ARJEN	LAMMERTS	*	5			5	St
12	ATSE	BONNES	*	1			1	St
13	AUKE	GERBENS	*	6			6	St
14	BASTIAAN	*	BEKKER	2			2	St
15	BIRDE	KOENES	*	1			1	St
16	BOIEN	KLASES	*	1			1	St
17	BONNE	TEUNIS	*	17			17	St
18	CHRISTIAAN	JAKOBS	*	1			1	St
19	DIRK	*	SANSTRA	1	1			Qu
20	DIRK	HENDRIKS	*	1			1	St
21	DIRK	HIELKES	*	5			5	St
22	DIRK	SIEBES	*	1			1	St
23	DJURRE	HENDRIKS	*	1	1			Qu
24	DOOITSE	PIERS	*	22			22	St
25	DOUWE	HARINGS	*	1			1	St
26	DOUWE	JANS	ZEILMAKER	38	1		37	QuSt
27	DOUWE	LUITJENS	*	6			6	St
28	DOUWE	PIETERS	MEETJE	22	1		21	QuSt
29	DOUWE	SIEMENS	*	36	1		35	QuSt
30	EEDE	ANNES	KUIPER	1			1	St
31	EELKE	*	HEIMERIKS	2			2	St
32	EESGE	HIELKES	HAAN	43		1	42	SaSt
33	EEUWE	MEINTES	*	1			1	St
34	EGBERT	SIEBOUTS	*	3			3	St
35	EILERT	TEEKES	*	1			1	St
36	ENOCH	SJOERDS	*	12	1		11	QuSt
37	EVERT	FEIKES	*	1			1	St
38	FEDDE	*	VRIES	9			9	St
39	FEIKE	KLASES	*	1			1	St
40	FOKKE	JAKOBS	*	1			1	St
41	FOKKE	THOMAS	*	3			3	St
42	FONGER	EELKES	*	1			1	St
43	FOPPE	FOPPES	*	2			2	St
44	FOPPE	KLASES	*	1			1	St
45	FRANS	HESSELS	*	1	1			Qu
46	FREERK	AUKES	*	1			1	St
47	FREERK	BAUKES	*	1			1	St
48	FREERK	JOHANNES	*	8			8	St
49	FREERK	SIEBRENS	*	13	1		12	QuSt
50	GATSE	PIETERS	*	1			1	St
51	GEERT	ARJENS	*	1			1	St
52	GERBEN	ANNES	*	3			3	St
53	GERBEN	DIRKS	*	7			7	St
54	GERBEN	DOUWES	*	3	1		2	QuSt
55	GERKE	KORNELIS	BAKKER	1			1	St
56	GERRIT	ROELOFS	BONKES	13			13	St
57	GIJSBERT	ERNSTES	*	1			1	St
58	HAIE	PIETERS	*	1			1	St
59	HARMEN	DOUWES	*	3			3	St
60	HARMEN	EISES	KARSTES	2			2	St
61	HARMEN	HARMENS	*	3			3	St

62	HENDRIK	*	BUISMAN	1			1	St
63	HENDRIK	FOKKES	*	1			1	St
64	HENDRIK	HARMENS	*	1	1			Qu
65	HENDRIK	HENDRIKS	*	11	1		10	QuSt
66	HENDRIK	JAKOBS	*	1			1	St
67	HENDRIK	JANS	*	2			2	St
68	HENDRIK	JOUKES	*	22	1		21	QuSt
69	HENDRIK	LEENDERTS	*	1			1	St
70	HENDRIK	SANDERS	*	1			1	St
71	HESSEL	DOEKELES	*	1	1			Qu
72	HIELKE	DJURRES	*	2			2	St
73	HIELKE	GERRITS	*	1			1	St
74	HIELKE	JORIS	*	12			12	St
75	HILDERT	IEMES	*	1			1	St
76	HOUKE	HILLES	*	1	1			Qu
77	IEDE	IEDES	RUITER	2			2	St
78	IEDE	PIETERS	*	3	1		2	QuSt
79	IEGE	WIEGERS	*	27			27	St
80	IEME	FEDDES	*	1			1	St
81	IEPE	HERES	*	1			1	St
82	IEPKE	KLASES	*	1			1	St
83	IJSBRAND	SIEMENS	*	3			3	St
84	JAKOB	*	BROBEL	1			1	St
85	JAKOB	HEERKES	HAITSES	1			1	St
86	JAKOB	JURJENS	*	11			11	St
87	JAKOB	PIETERS	KRAB	1			1	St
88	JAN	CHRISTIAANS	POTENBERG	6	1		5	QuSt
89	JAN	FOPPES	*	6			6	St
90	JAN	GERRITS	SCHOON	13			13	St
91	JAN	HESSELS	ZWARTS	1	1			Qu
92	JAN	JAKOBS	*	1			1	St
93	JAN	JANS	AMELANDER	1	1			Qu
94	JAN	JANS	ZEILMAKER	4			4	St
95	JAN	JOUKES	*	23			23	St
96	JAN	KLASES	MEI	5			5	St
97	JAN	KORNELIS	JONGEBOER	2			2	St
98	JAN	LAMMERTS	*	2			2	St
99	JAN	MARTENS	*	8			8	St
100	JAN	PIETERS	TROMPETTER	11	1		10	QuSt
101	JAN	POPPES	*	37	1		36	QuSt
102	JAN	RICHARDS	*	1	1			Qu
103	JAN	RINSES	*	1			1	St
104	JAN	SIETSES	BAKKER	18	1		17	QuSt
105	JAN	WATSES	*	4			4	St
106	JELLE	DJURRES	*	2			2	St
107	JELLE	SIKKES	*	2			2	St
108	JETSE	BINKES	*	1			1	St
109	JETSE	WOUTERS	*	35	1		34	QuSt
110	JOCHEM	EILES	*	1			1	St
111	JOHANNES	FREERKS	*	4	1		3	QuSt
112	JOHANNES	HIELKES	HAAN	49	1	1	47	QuSaSt
113	JOHANNES	POPPES	*	1			1	St
114	JORIS	OTTES	HAAN	16			16	St
115	JURJEN	EVERTS	*	1			1	St
116	KARST	HENDRIKS	*	3			3	St
117	KLAAS	*	BOER	1			1	St
118	KLAAS	ARJENS	SMIT	19			19	St
119	KLAAS	FOKKES	ROOS	15	1		14	QuSt
120	KLAAS	JAKOBS	HOUTKOPER	2			2	St
121	KLAAS	KARSTES	*	1			1	St
122	KORNELIS	*	HEIMERIKS	5			5	St
123	KORNELIS	ADAMS	BONTEKOE	1			1	St
124	KORNELIS	ARJENS	BAKKER	1			1	St
125	KORNELIS	DOUWES	HAAN	1			1	St
126	KORNELIS	IDSES	*	1			1	St
127	KORNELIS	JANS	*	2			2	St
128	LAMMERT	*	BENGEL	1			1	St
129	LAMMERT	JANS	ZEILMAKER	1			1	St
130	LOLKE	JAKOBS	*	10	1		9	QuSt
131	LUBBERT	*	NAP	1			1	St

132	LUBBERT	ENNES	VELDKAMP	1			1	St
133	MARTEN	DIRKS	*	7	1		6	QuSt
134	MARTEN	JANS	*	1	1			Qu
135	MEIE	H.	MEIERTS	1	1			Qu
136	MELCHERT	HILDERTS	*	3			3	St
137	MELLE	BINKES	*	1			1	St
138	MINNE	AGES	*	1	1			Qu
139	OEDE	PIETERS	*	2			2	St
140	OKKE	HESSELS	*	4			4	St
141	OKKE	JARICHS	*	1			1	St
142	OKKE	OKKES	*	2			2	St
143	OTTE	JORIS	*	1	1			Qu
144	PIETER	DOUWES	MEETJE	6	1		5	QuSt
145	PIETER	HILLEBRANDS	*	1			1	St
146	PIETER	JANS	DAAMS	9	1		8	QuSt
147	PIETER	JANS	TROMPETTER	3			3	St
148	PIETER	JOCHEMS	*	4			4	St
149	PIETER	MATTEUS	*	49	1		48	QuSt
150	PIETER	SIEMENS	WATERMAN	32	1		31	QuSt
151	REIN	*	SWALUE	1	1			Qu
152	RINTJE	DIRKS	RUITER	2			2	St
153	RUURD	TEEKES	*	17			17	St
154	SANDER	ANNES	*	22	1		21	QuSt
155	SIBBELE	HAIES	*	2			2	St
156	SIEBE	BROERS	*	1			1	St
157	SIEBOUT	*	BETTEN	1			1	St
158	SIEBOUT	HENDRIKS	*	1			1	St
159	SIEBOUT	SIERKS	*	13			13	St
160	SIEBREN	JANS	*	20	1		19	QuSt
161	SIEBREN	SIEMENS	*	1	1			Qu
162	SIEBREN	TEEKES	*	1	1			Qu
163	SIEBREN	TJEERDS	*	1			1	St
164	SIEMEN	*	KIERS	1			1	St
165	SIEMEN	*	KLEIN	1			1	St
166	SIERD	ANNES	*	1			1	St
167	SIETSE	RUURDS	*	1			1	St
168	SIKKE	RINSES	*	25			25	St
169	SIPKE	JORIS	SLOT	2			2	St
170	SIPKE	SAKES	*	8			8	St
171	SJOERD	HENDRIKS	*	1	1			Qu
172	SJOERD	JOUKES	*	8			8	St
173	SJOERD	WESSELS	*	1			1	St
174	STITTERT	ADAMS	BONTEKOE	10	1		9	QuSt
175	SVEN	JANS	*	1			1	St
176	TEEDE	HIELKES	*	1			1	St
177	TIEMEN	GERRITS	*	1			1	St
178	TIETE	SCHELTES	*	11	1		10	QuSt
179	TIJS	NANNES	*	4			4	St
180	TJALLING	HARINGS	*	1			1	St
181	TJEBBE	GERRITS	*	17			17	St
182	TJEERD	AUKES	*	3			3	St
183	TJEERD	GABES	*	1			1	St
184	TJEERD	JOUKES	*	26	1		25	QuSt
185	TJEPKE	KLASES	*	29			29	St
186	ULDRIK	HILDERTS	*	2			2	St
187	WALKE	HAIES	*	4			4	St
188	WARNER	JAKOBS	*	14			14	St
189	WATSE	PIETERS	MEETJE	9	1		8	QuSt
190	WIEBE	PIETERS	*	2			2	St
191	WIEBREN	JOCHEMS	*	2			2	St
192	WIEGER	ALBERTS	*	8			8	St
193	WIEGER	HENDRIKS	*	1			1	St
194	WILLEM	*	LEEUW	1			1	St
195	WILLEM	WILLEMS	*	1			1	St
196	WOPKE	JOUKES	*	1			1	St

1791-1810

Nr.	VN_2	PAT_2	AN_2	Totaal	RgpLev	STRO	CODE
1	AIKE	SCHELTES	*	12		12	St
2	ALLERT	JAKOBS	BERG	6		6	St
3	BROER	NANNES	*	1		1	St
4	CHRISTIAAN	*	BENEDICTUS	3		3	St
5	DIRK	*	KORTLANG	1		1	St
6	DIRK	FREERKS	*	1		1	St
7	DIRK	JAKOBS	MOOI	1		1	St
8	DIRK	LUBBERTS	*	2		2	St
9	EIE	SIEBRENS	*	1		1	St
10	FOLKERT	E.	VISSER	1		1	St
11	GERBEN	SIEBES	*	2		2	St
12	GERRIT	DOUWES	*	2		2	St
13	HANS	ULDRIKS	*	2		2	St
14	HENDRIK	*	VLIET	1		1	St
15	HENDRIK	HENDRIKS	*	1		1	St
16	HIELKE	H.	PRINS	2		2	St
17	HILLE	PIETERS	VRIES	2		2	St
18	JAKOB	GERLOFS	VRIES	2		2	St
19	JAKOB	JANS	STOELMAT	2		2	St
20	JAKOB	PIETERS	KERKHOVEN	5		5	St
21	JAN	B.	BOER	1		1	St
22	JAN	CHRISTIAANS	KOLM	4		4	St
23	JAN	DOUWES	*	1		1	St
24	JAN	HAIES	*	2	2		Le
25	JAN	HARMENS	AKSTER	9		9	St
26	JAN	KLASES	NAP	6		6	St
27	JETSE	JANS	VLIET	6		6	St
28	JOHANNES	LEENDERTS	*	5		5	St
29	KLAAS	DIRKS	*	2		2	St
30	KORNELIS	TEEUWIS	*	3		3	St
31	LOLKE	JANS	BOER	5		5	St
32	PIETER	KLASEN	PRINS	3		3	St
33	RINTJE	SIEBRENS	*	6		6	St
34	ROMKE	J.	BUTTER	2		2	St
35	SIEBE	SIEGERS	PRINS	1		1	St
36	SIPPE	IEDES	*	1		1	St
37	SJOERD	PIEBES	WIARDA	8	1	7	StLe
38	THOMAS	TULLOCK	*	1		1	St
39	TJEERD	*	KOK	1		1	St

Heerenveen

1691-1710

Nr.	VN_2	PAT_2	AN_2	Totaal	SAANA	CODE
1	HENDRIK	DIRKS	*	1	1	Sa

1741-1760

Nr.	VN_2	PAT_2	AN_2	Totaal	Quo1749	SAANA	STRO	CODE
1	AGE	KLASES	*	1			1	St
2	ALLE	HENDRIKS	*	2			2	St
3	ALLE	JARICHS	*	1			1	St
4	ATE	REITSES	*	34			34	St
5	AUKE	JAKOBS	*	1	1			Qu
6	AUKE	JOHANNES	*	1	1			Qu
7	BAUKE	GERKES	*	18			18	St
8	BAUKE	JANS	*	38	1		37	QuSt
9	BENEDICTUS	ANNES	*	1			1	St
10	BEREND	REINERS	*	1			1	St
11	BORRE	TIJSES	*	1			1	St
12	BOTE	BOTES	*	1	1			Qu
13	BOUWE	HENDRIKS	*	20	1		19	QuSt
14	BOUWE	JANS	*	1			1	St
15	DIRK	THOMAS	*	2			2	St

16	DOOITSE	JANS	*	32	1	1	30	QuSaSt
17	DOUWE	JORIS	*	9			9	St
18	DOUWE	KLASES	*	9			9	St
19	DOUWE	MURKS	*	1	1			Qu
20	EISE	JANS	*	1			1	St
21	FEIKE	RIENKS	*	5	1		4	QuSt
22	FOLKERT	JANS	*	1			1	St
23	FOLKERT	MEINTES	*	1	1			Qu
24	FOPPE	ANSKES	*	48	1		47	QuSt
25	GABE	LOLKES	*	23			23	St
26	GEELE	JANS	*	19			19	St
27	GERBEN	GERKES	*	6			6	St
28	GERBEN	SIEBOUTS	*	18			18	St
29	GERRIT	ANNES	*	1			1	St
30	GERRIT	HOMMES	*	4			4	St
31	GERRIT	PIETERS	*	1			1	St
32	HAIE	JOHANNES	*	5			5	St
33	HANS	JOHANNES	*	4			4	St
34	HARMEN	HENDRIKS	*	2			2	St
35	HARMEN	IDSES	*	1	1			Qu
36	HARMEN	JELLES	*	11			11	St
37	HARMEN	SIEGERS	*	9	1		8	QuSt
38	HARMEN	STEFFENS	*	2			2	St
39	HART	KLASES	*	1	1			Qu
40	HARTMAN	*	BRANDS	5			5	St
41	HENDRIK	JOHANNES	*	7			7	St
42	HENDRIK	MEINERTS	*	1	1			Qu
43	HENDRIK	TJALLINGS	*	1	1			Qu
44	HERE	JAKOBS	*	4			4	St
45	HESSEL	JAKOBS	*	2			2	St
46	HIELKE	JAKOBS	*	2			2	St
47	HOBBE	GERARDUS	LOLLING	1			1	St
48	IEPE	THOMAS	*	1			1	St
49	IETSEN	MINNES	*	25			25	St
50	IJSBRAND	THOMAS	*	18			18	St
51	JAKOB	BROERS	*	1			1	St
52	JAKOB	DIRKS	*	1	1			Qu
53	JAKOB	FEDDES	*	1	1			Qu
54	JAKOB	GEERTS	*	12			12	St
55	JAKOB	HANSES	BAKKER	11			11	St
56	JAKOB	HEERKES	HAITSES	1			1	St
57	JAKOB	IDSES	*	1	1			Qu
58	JAKOB	KLASES	*	1			1	St
59	JAKOB	SIEBOUTS	*	1			1	St
60	JAN	FRANKES	*	1	1			Qu
61	JAN	HANSES	ZWARTS	60			60	St
62	JAN	IDSES	*	1	1			Qu
63	JAN	JAKOBS	*	1	1			Qu
64	JAN	JOHANNES	*	6			6	St
65	JAN	KORNELIS	*	1	1			Qu
66	JAN	PAULUS	*	1			1	St
67	JAN	PIERS	*	1	1			Qu
68	JAN	PIETERS	*	39	1		38	QuSt
69	JAN	RIENKS	*	2			2	St
70	JAN	RUITER	*	1			1	St
71	JAN	SJOERDS	*	27	1		26	QuSt
72	JARICH	JANS	*	1			1	St
73	JEIP	HENDRIKS	*	1	1			Qu
74	JELLE	ALLES	*	1	1			Qu
75	JELLE	GAUKES	*	68			68	St
76	JELLE	HEMKES	*	1	1			Qu
77	JELLE	JANS	*	3			3	St
78	JELTE	TJEBBES	*	6			6	St
79	JOHANNES	IEBES	*	1	1			Qu
80	JOHANNES	JANS	*	3			3	St
81	JOHANNES	THOMAS	*	56			56	St
82	KARST	HENDRIKS	*	1	1			Qu
83	KLAAS	DIRKS	*	8			8	St

84	KLAAS	JOHANNES	*	1			1	St
85	KLAAS	KORNELIS	ZWAAN	1			1	St
86	KLAAS	REMMERTS	*	5			5	St
87	KLAAS	SIEBRENS	*	4			4	St
88	KOENRAAD	SIEBOUTS	*	7			7	St
89	KORNELIS	HENDRIKS	*	1	1			Qu
90	KORNELIS	WILLEMS	*	2			2	St
91	LIEBBE	GERRITS	*	12			12	St
92	LIEBBE	REITSES	*	1	1			Qu
93	LIEKELE	JOHANNES	*	4			4	St
94	LIEUWE	HENDRIKS	*	3			3	St
95	LINSE	HENDRIKS	*	7	1		6	QuSt
96	MEINERT	TJEERDS	BOOTSMAN	40			40	St
97	MICHIEL	REINERS	*	40			40	St
98	MICHIEL	STEVENS	*	1			1	St
99	OEDE	PIETERS	*	2			2	St
100	OEGE	JANS	*	1			1	St
101	PIETER	BOTES	*	27	1		26	QuSt
102	PIETER	GERRITS	*	55	1		54	QuSt
103	REINER	ULBES	*	2			2	St
104	REITSE	SJOERDS	*	10			10	St
105	REMMERT	LAMMERTS	*	1	1			Qu
106	RIENK	FEIKES	*	4			4	St
107	RIENK	SIEDSES	*	1	1			Qu
108	ROELOF	ANNES	*	1			1	St
109	ROELOF	JANS	*	11			11	St
110	RUURD	*	HUIZEN	1			1	St
111	RUURD	TIJSES	*	47	1	1	45	QuSaSt
112	SAKE	WIEGERS	*	1	1			Qu
113	SIBBELE	LUITJENS	*	2			2	St
114	SIEBREN	FOKKES	*	1			1	St
115	SIEBREN	THOMAS	*	1			1	St
116	SIEBREN	WALLES	*	4			4	St
117	SIEGER	HARMENS	PRINS	11			11	St
118	SIEGER	SIEBOUTS	*	31			31	St
119	SIEMEN	*	KRANS	1			1	St
120	SIETSE	DOUWES	*	1	1			Qu
121	SIETSE	JAKOBS	*	10			10	St
122	SIETSE	JANS	*	1			1	St
123	SIKKE	JOHANNES	*	1			1	St
124	STEFFEN	*	SCHUTS	1			1	St
125	TEUNIS	MINSES	*	1			1	St
126	THOMAS	DIRKS	*	14			14	St
127	THOMAS	JOHANNES	*	3	1		2	QuSt
128	THOMAS	ROMMERTS	*	1			1	St
129	TIELE	ELIAS	TIELEMANS	1			1	St
130	TJALLING	BAUKES	*	5			5	St
131	TJALLING	HARINGS	*	1			1	St
132	TJEERD	HARMENS	*	15			15	St
133	TJEERD	RINSES	*	3			3	St
134	TJEERD	SJOERDS	*	1	1			Qu
135	WIEBREN	JOCHEMS	*	24			24	St
136	WIEPKE	JANS	*	22	1		21	QuSt
137	WIEPKE	WIEPKES	*	9	1		8	QuSt
138	WILLEM	*	LEEUW	1			1	St
139	WILLEM	BAUKES	*	1			1	St
140	WOPKE	JANS	*	3			3	St

1791-1810

Nr.	VN_2	PAT_2	AN_2	Totaal	RgpLev	STRO	CODE
1	ABE	DOEDES	*	3		3	St
2	DAVID	THOMAS	*	1		1	St
3	DEDDE	JOOSTES	*	1		1	St
4	GERBEN	JANS	KALVERBOER	1		1	St
5	GERKE	GERBENS	*	9		9	St
6	HILLEBRAND	MICHIELS	*	6		6	St

7	JAKOB	TJEERDS	WAAL	7	1	6	LeSt
8	JAN	JELGERS	*	8		8	St
9	JAN	KORNELIS	VEER	1		1	St
10	JELLE	HARMENS	PRINS	4		4	St
11	KLAAS	ATES	*	13		13	St
12	KOERT	FOLKERTS	DIJK	2		2	St
13	LIEUWE	BROERS	*	3		3	St
14	RUURD	HENDRIKS	ROBERTS	3		3	St
15	SIEBE	SIEGERS	PRINS	1		1	St

Hindeloopen

1641-1660

Nr.	VN_2	PAT_2	AN_2	Totaal	Archangel	Gijsbers	LGA	LGHa	LGHo	Lootsma	Norisont	SAANA	Schreiner	STRO	CODE
1	ABE	SJOERDS	*	2			2								La
2	ALBERT	GOOITSENS	*	7	1		3					1		2	ArLaSaSt
3	ALBERT	HESSELS	*	3										3	St
4	ALBERT	LAARS	*	1										1	St
5	ALBERT	PIETERS	*	7										7	St
6	ALKE	BROERS	*	20			2					1		17	LaSaSt
7	ALLE	KLASES	*	1										1	St
8	ALLERT	*	ROOS	4										4	St
9	ALLERT	DIRKS	*	3			3								La
10	ALLERT	LIEUWKES	*	5			4					1			LaSa
11	ALLERT	OKKES	*	3			3								La
12	ALLERT	PIETERS	*	7			1				5		1		LaNoSc
13	ANDRIES	GERBENS	*	6	1		3							2	ArLaSt
14	ANDRIES	WIEGERS	*	2			2								La
15	ANNE	*	KAT	1							1				No
16	ANNE	*	NOORLAST	1										1	St
17	ANNE	*	STAVEREN	1										1	St
18	ANNE	DOUWES	*	21			1					3		17	LaSaSt
19	ANNE	GOVERTS	*	23			2					1	2	18	LaSaScSt
20	ANNE	HUIGENS	*	2										2	St
21	ANNE	MAURITS	*	1										1	St
22	ANNE	SJOUKES	*	2							2				No
23	ARJEN	KLASES	*	1										1	St
24	AUKE	ALBERTS	*	6										6	St
25	AUKE	ANDRIES	*	1										1	St
26	AUKE	BROERS	*	11			1							10	LaSt
27	AUKE	HIDDES	*	9	1	1	2					3		2	ArGLaSaSt
28	AUKE	TJEERDS	*	3										3	St
29	BALT	TJERKS	*	1										1	St
30	BAUKE	AUKES	*	1										1	St
31	BAUKE	RIEWERTS	*	10									6	4	ScSt
32	BEREND	GAUKES	*	1										1	St
33	BIBBE	MEINERTS	*	1										1	St
34	BINKE	OKKES	*	1										1	St
35	BOEKE	KARSTES	*	1										1	St
36	BOUDEWIJN	TJEERDS	*	6										6	St
37	BROER	BROERS	*	2			2								La
38	BROER	TEUNIS	*	2									2		Sc
39	DATE	LIEKELES	*	1										1	St
40	DIEKE	ALBERTS	*	1										1	St
41	DIRK	BOUWER	*	1										1	St
42	DIRK	GERBENS	*	2										2	St
43	DIRK	HILLES	*	1										1	St
44	DIRK	JANS	*	1									1		Sc
45	DIRK	JELMERS	*	5			3					1		1	LaSaSt
46	DJURRE	HIELKES	*	1										1	St
47	DOEDE	EELKES	*	8			2					2		4	LaSaSt
48	DOEIE	HAMERSMA	*	1										1	St
49	DOUWE	ALKES	*	4										4	St
50	DOUWE	BOUWES	*	5			2						2	1	LaScSt
51	DOUWE	EELKES	*	4			3					1			LaSa
52	DOUWE	HESSELS	*	2			2								La

53	DOUWE	JAKOBS	*	1							1				No
54	DOUWE	KLASES	*	2										2	St
55	DOUWE	PIETERS	*	9			3				1	1		4	LaNoSaSt
56	DOUWE	SIEMENS	*	11			4							7	LaSt
57	DOUWE	SIPKES	*	2								1		1	SaSt
58	EELKE	ANNES	*	2			2								La
59	EELKE	FOPPES	*	4										4	St
60	EELKE	IEPES	*	6									2	4	ScSt
61	EELKE	REINERS	*	18	2							1		15	ArSaSt
62	EEUWE	ARJENS	*	1										1	St
63	ERIC	ENNES	*	2										2	St
64	EVERT	PIETERS	*	2										2	St
65	EVERT	REINERS	*	12	1		3					2		6	ArLaSaSt
66	FEDDE	DOUWES	*	12			1					3		8	LaSaSt
67	FEIKE	HERMANS	*	1							1				No
68	FEIKE	OKKES	*	1										1	St
69	FOLKERT	HIDDES	*	2			2								La
70	FOLKERT	OENES	*	3								1		2	SaSt
71	FONGER	BRANDS	*	2										2	St
72	FONGER	GERBENS	*	19	1		2					5	1	10	ArLaSaScSt
73	FONGER	GRATES	*	8								2		6	SaSt
74	FOPPE	HIELKES	*	1			1								La
75	FOPPE	MEINERTS	*	1										1	St
76	FREERK	DOUWES	*	15										15	St
77	FREERK	PIETERS	*	2			2								La
78	FREERK	SIETSES	*	7			3							4	LaSt
79	FREERK	TEUNIS	*	1										1	St
80	GATSE	KLASES	*	1										1	St
81	GAUKE	TJEERDS	*	1										1	St
82	GEELE	DIRKS	*	9			2						2	5	LaScSt
83	GEELE	IDSES	*	1										1	St
84	GERRIT	GOVERTS	*	6			1					1		4	LaSaSt
85	GERRIT	JOUKES	*	1										1	St
86	GERRIT	LUITJENS	*	14			2					4		8	LaSaSt
87	GIDEON	REIMERS	*	1										1	St
88	GIJSBERT	AGES	*	1		1									G
89	GIJSBERT	HINNES	*	1										1	St
90	GJALT	FREERKS	*	1										1	St
91	GOOITSEN	ALLERTS	*	2			1					1			LaSa
92	GOTE	GATSES	*	1										1	St
93	GOVERT	HIELKES	*	5			2					1		2	LaSaSt
94	HAANTJE	TJEERDS	*	6										6	St
95	HAIE	HANSES	*	22									2	20	ScSt
96	HAIE	HANSES	JONGE	2										2	St
97	HAIE	JAKOBS	*	2										2	St
98	HAIE	JANS	*	5			3							2	LaSt
99	HAIE	REINERS	*	4			1							3	LaSt
100	HAIKE	BINKES	*	1										1	St
101	HAITSE	BEUKENS	HENNEMAN	1								1			Sa
102	HAITSE	JETSES	*	1								1			Sa
103	HAMKE	PIETERS	*	1										1	St
104	HANS	HARINGS	*	3										3	St
105	HARING	ALBERTS	*	1										1	St
106	HARING	ALLERTS	*	2										2	St
107	HARING	HARINGS	*	1										1	St
108	HARING	HIELKES	*	1										1	St
109	HARING	JAKOBS	*	17									1	16	ScSt
110	HARING	JOUKES	*	1										1	St
111	HARING	OUTGERS	*	1										1	St
112	HARMEN	ALKES	*	1										1	St
113	HART	BINKES	*	1										1	St
114	HART	GERRITS	*	1										1	St
115	HEMME	TEUNIS	*	1								1			Sa
116	HENDRIK	DOUWES	*	4										4	St
117	HENDRIK	JANS	*	2										2	St
118	HERE	ARJENS	*	14			3	1						10	LaLhaSt

119	HERE	HANSES	*	1										1	St
120	HERE	TJEERDS	*	1										1	St
121	HESSEL	REINERS	*	11			2					1		8	LaSaSt
122	HIDDE	AGES	*	5			1						2	2	LaScSt
123	HIDDE	DOUWES	*	1										1	St
124	HIDDE	REINERS	SCHOTSMAN	2				2							Lha
125	HIELKE	*	BOUKEMA	2										2	St
126	HIELKE	BERENDS	*	1										1	St
127	HIELKE	BROERS	*	1										1	St
128	HIELKE	DOUWES	*	2										2	St
129	HIELKE	GERRITS	*	4										4	St
130	HIELKE	GOVERTS	*	5			2					1		2	LaSaSt
131	HIELKE	HIELKES	*	2										2	St
132	HIELKE	JELTES	*	2										2	St
133	HOITE	BINKES	*	1										1	St
134	HOMME	TEUNIS	*	13	4		2					4		3	ArLaSaSt
135	HUGO	JANS	*	1										1	St
136	IEGE	MEINERTS	*	10			2					2		6	LaSaSt
137	IEMKE	BROERS	*	1										1	St
138	IENTE	ANNES	*	3			3								La
139	IENTE	PIEKES	*	1										1	St
140	IEPE	JETSES	*	6					2		4				LhoNo
141	IEPE	WIEBRENS	*	2			2								La
142	IESE	PIETERS	*	1										1	St
143	IETE	HIDDES	*	3			3								La
144	IETE	IETES	*	7			5					2			LaSa
145	IETE	KLASES	*	6			2							4	LaSt
146	JAIE	ANNES	*	9	1		3					2	1	2	ArLaSaScSt
147	JAIE	HEIKES	*	4			1	1	2						LaLhaLho
148	JAIE	JAIES	*	6			4				1	1			LaNoSa
149	JAIE	JAKOBS	*	3										3	St
150	JAIE	REINERS	*	15	4		2				1	4		4	ArLaNoSaSt
151	JAKLE	ALLES	*	1										1	St
152	JAKOB	DOUWES	*	4			3						1		LaSc
153	JAKOB	IDSES	*	1										1	St
154	JAKOB	IVERSEN	*	1										1	St
155	JAKOB	JANS	*	2					1					1	LhoSt
156	JAKOB	JENTJES	*	2	1									1	ArSt
157	JAKOB	JOUKES	*	1										1	St
158	JAKOB	KORNELIS	*	8										8	St
159	JALKE	SILKES	*	2										2	St
160	JAN	ALBERTS	*	3			3								La
161	JAN	IEPES	*	1										1	St
162	JAN	JAKOBS	*	13			3					1		9	LaSaSt
163	JAN	MEINERTS	*	1										1	St
164	JAN	REINERS	*	8										8	St
165	JAN	SIEBOUTS	*	1				1							Lha
166	JARICH	*	LANGE	1										1	St
167	JARICH	ALLERTS	*	5			2							3	LaSt
168	JARICH	ENNES	*	1										1	St
169	JARICH	FOLKERTS	*	2			1					1			LaSa
170	JARICH	HIELKES	*	1										1	St
171	JARICH	JAIES	*	2										2	St
172	JARICH	JOUKES	*	3			2							1	LaSt
173	JARICH	TIEMENS	*	2			2								La
174	JELKE	JELLES	*	2										2	St
175	JELKE	MEINERTS	*	2										2	St
176	JELLE	*	BLOEM	2										2	St
177	JELLE	DIRKS	*	5										5	St
178	JELLE	HIELKES	*	3										3	St
179	JELLE	IDSES	*	5										5	St
180	JELLE	PIETERS	*	2			2								La
181	JELLE	WIEBRENS	(A)	3										3	St
182	JELLE	WIEBRENS	*	25	1		7					4	1	12	ArLaSaScSt
183	JELMER	EELKES	*	3			3								La
184	JELMER	OLFERTS	*	1			1								La

185	JELTE	JELTES	*	1										1	St
186	JETSE	FREDERIKS	*	2										2	St
187	JETSE	HIDDES	*	1			1								La
188	JETSE	JETSES	*	3										3	St
189	JETSE	KLASES	*	9			1					3		5	LaSaSt
190	JOB	JOENS	*	1										1	St
191	JOB	MEINERTS	*	1										1	St
192	JOCHEM	JOHANNES	*	1										1	St
193	JOEKE	JOUKES	*	1										1	St
194	JOHANNES	KLOET	*	1										1	St
195	JONGE	GERBENS	*	1			1								La
196	JOUKE	BINKES	*	3										3	St
197	JOUKE	GRATES	*	1										1	St
198	JURJEN	FOLKERTS	*	1			1								La
199	JURJEN	GERBENS	*	1										1	St
200	KLAAS	EELKES	*	6			3						1	2	LaScSt
201	KLAAS	GAUWES	*	1										1	St
202	KOERT	REINERS	*	1										1	St
203	KORNELIS	JANS	*	19								1	3	15	SaScSt
204	KRIJN	HAANTJES	*	1										1	St
205	LIEUWE	JANS	*	1			1								La
206	LIEUWE	ROMMERTS	*	1			1								La
207	LIEUWKE	JELLES	*	5										5	St
208	LIEUWKE	LIEUWKES	*	5			2	1						2	LaLhaSt
209	LIEUWKE	MEINERTS	*	30			2	1				1		26	LaLhaSaSt
210	LIEUWKE	ROMMERTS	*	6			2					2		2	LaSaSt
211	LIEUWKE	SIEBRENS	*	1										1	St
212	LIEUWKE	TIEMENS	*	2										2	St
213	LIEUWKE	WIEBRENS	*	8										8	St
214	LUCAS	JAKOBS	*	3								1		2	SaSt
215	LUITJEN	HEMMES	*	8			2					1		5	LaSaSt
216	LUITJEN	KOENRAADS	*	1										1	St
217	LUITJEN	TIEMENS	*	3								1		2	SaSt
218	MARTEN	GAUKES	*	1			1								La
219	MARTEN	HAIES	*	12			2					3		7	LaSaSt
220	MARTEN	SJOUKES	*	14			1					1		12	LaSaSt
221	MARTEN	TJOMMES	*	1										1	St
222	MEINE	PIETERS	HESSELS	1			1								La
223	MEINERT	IDSES	*	1										1	St
224	MEINERT	IEGES	*	5			2							3	LaSt
225	MEINERT	JOUKES	*	2										2	St
226	MICHIEL	*	NOMMES	1										1	St
227	NANNE	JARICHS	*	6									6		Sc
228	NANNE	PIETERS	*	4										4	St
229	NICOLAAS	LOURENS	*	1			1								La
230	OEKE	*	BRUINS	1										1	St
231	OEKE	TIEMENS	*	2										2	St
232	OENE	BOER	*	1										1	St
233	OKKE	ALBERTS	*	21	1		1					3	5	11	ArLaSaScSt
234	OKKE	DIRKS	*	4				4							Lha
235	OKKE	EEUWKES	*	1			1								La
236	OKKE	FONGERS	*	7								1	3	3	SaScSt
237	OKKE	REITSES	*	3			2					1			LaSa
238	ORK	*	NABBES	1										1	St
239	OTTE	ALLERTS	*	2			2								La
240	OTTE	KLASES	BAKKER	6			1					2		3	LaSaSt
241	PIEKE	OKKES	*	6			1					2		3	LaSaSt
242	PIETER	DOUWES	*	1										1	St
243	PIETER	FEIKES	*	1			1								La
244	PIETER	HESSELS	*	9			1					2		6	LaSaSt
245	PIETER	HIDDES	*	10			3					2		5	LaSaSt
246	PIETER	LOURENS	*	1										1	St
247	PIETER	PIETERS	*	1			1								La
248	PIETER	SIEMENS	*	2								1		1	SaSt
249	PIETER	SJOERDS	*	11	1		2					1		7	ArLaSaSt
250	PIETER	TEEKES	*	1			1								La

251	PIETER	UILKES	*	1				1							Lha
252	PIETER	WIEGERS	*	4			2							2	LaSt
253	REIER	FOLKERTS	*	2										2	St
254	REIN	BOS	*	1										1	St
255	REIN	SCHELTES	*	2										2	St
256	REINER	ANNES	*	39			2					1		36	LaSaSt
257	REINER	FEIES	*	4										4	St
258	REINER	GERBENS	*	7										7	St
259	REINER	GERRITS	*	1										1	St
260	REINER	GOVERTS	*	2			2								La
261	REINER	JAIES	*	15								1	3	11	SaScSt
262	REINER	JAKOBS	*	2										2	St
263	REINER	REINERS	*	2							1	1			NoSa
264	REINER	SEEKELES	*	1										1	St
265	REINER	TJEBBES	*	2								1		1	SaSt
266	REINER	WIEBRENS	*	9										9	St
267	REITSE	OKKES	*	1	1										Ar
268	RIENK	PIETERS	*	1					1						Lho
269	RIJK	OKKES	*	7										7	St
270	RINNERT	JAKOBS	*	1				1							Lha
271	RITSKE	OTTES	*	1										1	St
272	ROMKE	SIPKES	*	7							1			6	NoSt
273	RUURD	TIETES	*	1										1	St
274	SIBBELE	FONGERS	*	18										18	St
275	SIBBELE	JARICHS	*	1										1	St
276	SIEBOUT	GERBENS	*	5			3		2						LaLho
277	SIEBOUT	GERRITS	*	2										2	St
278	SIEBOUT	RUURDS	*	2										2	St
279	SIEBOUT	WIEGERS	*	9			4					1		4	LaSaSt
280	SIEGER	PIETERS	*	18					10					8	LhoSt
281	SIEMEN	ANNES	*	1										1	St
282	SIEMEN	DIRKS	MUTS	3			3								La
283	SIEMEN	DOUWES	*	72			5					4	3	60	LaSaScSt
284	SIEMEN	HENDRIKS	*	8	1							3	1	3	ArSaScSt
285	SIEMEN	HOEKES	*	1										1	St
286	SIEMEN	IEDES	*	10			2					1	1	6	LaSaScSt
287	SIEMEN	JAKOBS	*	11	1		2					2		6	ArLaSaSt
288	SIEMEN	JETSES	*	2								1		1	SaSt
289	SIEMEN	KLASES	*	46			1					4	3	38	LaSaScSt
290	SIEMEN	OLFERTS	*	4			3						1		LaSc
291	SIEMEN	SIETSES	*	7										7	St
292	SIEMEN	TITKER	*	2										2	St
293	SIETSE	BAUKES	*	16								1		15	SaSt
294	SIETSE	JELLES	*	1										1	St
295	SIETSE	JETSES	*	1								1			Sa
296	SIETSE	LOURENS	*	18	1							4		13	ArSaSt
297	SIKKE	BOEKES	*	7			1					5	1		LaSaSc
298	SIKKE	HARMENS	*	7					6			1			LhoSa
299	SINT	FEIES	*	1										1	St
300	SIPKE	AGES	*	3			3								La
301	SIPKE	DATES	*	1										1	St
302	SIPKE	HARMENS	*	1					1						Lho
303	SIPKE	HIELKES	*	25			1	1				1	2	20	LaLhaSaScSt
304	SIPKE	LOURENS	*	1			1								La
305	SIPKE	RINKES	*	10			3				1			6	LaNoSt
306	SIPKE	SIBBELES	*	1										1	St
307	SIPKE	SILKES	*	1										1	St
308	SJOERD	JARICHS	*	2								1		1	SaSt
309	SJUK	RODMERS	*	1						1					Lo
310	TEEKE	MEINERTS	*	1										1	St
311	TEEKE	TEEKES	*	1										1	St
312	TEUNIS	DIRKS	*	1										1	St
313	TEUNIS	JANS	*	14								3	2	9	SaScSt
314	TIEMEN	ALLERTS	*	6			3					1		2	LaSaSt
315	TIEMEN	ANNES	*	1										1	St
316	TIEMEN	DIRKS	KOK	1									1		Sc

317	TIEMEN	IDSES	*	7										7	St
318	TIEMEN	JAKOBS	BAKKER	33			1							32	LaSt
319	TIEMEN	JARICHS	*	1										1	St
320	TIEMEN	JOS	*	1										1	St
321	TIEMEN	SIETSES	*	37			1					1	2	33	LaSaScSt
322	TIEMEN	TANES	*	1										1	St
323	TIETE	HUBERTS	*	1										1	St
324	TIETE	KLASES	*	1										1	St
325	TJEERD	BOUDEWIJNS	*	4								2		2	SaSt
326	TJEERD	DIRKS	MUTS	3			2							1	LaSt
327	TJEERD	DOUWES	*	4										4	St
328	TJEERD	EELKES	*	5			5								La
329	TJEERD	IDSES	*	2				2							Lha
330	TJERNE	TJERNES	*	2			2								La
331	UILKE	UILKES	*	6			3					1		2	LaSaSt
332	UILKE	UILKES	de OUDE	2			2								La
333	WIEBE	BROERS	*	13								2	2	9	SaScSt
334	WIEBE	MEINERTS	*	1										1	St
335	WIEBE	PIETERS	*	3			2					1			LaSa
336	WIEBE	SALENS	*	2			2								La
337	WIEBE	TJALLINGS	*	9	1			1				2		5	ArLhaSaSt
338	WIEBREN	BROERS	*	1										1	St
339	WIEBREN	EELKES	*	1	1										Ar
340	WIEBREN	HIDDES	*	2			2								La
341	WIEBREN	REINERS	*	5			2							3	LaSt
342	WIEBREN	WIETSES	*	2				2							Lha
343	WIEGER	ANNES	*	2			2								La
344	WIEGER	HENDT	*	1										1	St
345	WIEGER	IENTES	*	11										11	St
346	WIEGER	TJAMMES	*	1										1	St
347	WIEKE	TJALLINGS	*	2	1							1			ArSa
348	WIEMER	TEUNIS	*	1										1	St
349	WILKE	WILKES	*	3										3	St

1691-1710

Nr.	VN_2	PAT_2	AN_2	Totaal	Archangel	Lootsma	SAANA	STRO	ZbriAms	CODE
1	ABE	ANNES	*	34			3	31		SaSt
2	ABRAHAM	JURJENS	*	4				4		St
3	AGE	ALKES	*	6				6		St
4	AGE	ANSKES	*	2				1	1	StZb
5	AGE	HARMENS	*	2				2		St
6	ALBERT	JANS	*	13				13		St
7	ALBERT	PIEBES	*	4				4		St
8	ALBERT	REITSES	*	2				2		St
9	ALBERT	WILLEMS	*	2				2		St
10	ALKE	AGES	*	13				13		St
11	ALKE	LEENDERTS	*	1			1			Sa
12	ALKE	LUCAS	*	9				9		St
13	ALKE	PIETERS	*	18				18		St
14	ALLERT	IEPES	*	8				8		St
15	ALLERT	JOOSTES	*	9			2	7		SaSt
16	ALLERT	LIEUWKES	*	1				1		St
17	ALLERT	MEINES	*	2			1	1		SaSt
18	ALLERT	PIEBES	*	16			5	8	3	SaStZb
19	ALLERT	REINS	*	11	1			10		ArSt
20	ANDRIES	MARTENS	*	4				4		St
21	ANDRIES	OKKES	*	16	2			14		ArSt
22	ANNE	DOEDES	*	1			1			Sa
23	ANNE	HESSELS	*	7			1	5	1	SaStZb
24	ANNE	JELLES	*	15			1	14		SaSt
25	ANNE	KLASES	*	2				2		St
26	ANNE	MEINERTS	*	7			1	6		SaSt
27	AREND	*	BROUWER	2				2		St
28	AUKE	GERBENS	*	3				3		St
29	AUKE	GJALTS	EEUWES	1	1					Ar
30	AUKE	GOVERTS	*	2			2			Sa
31	AUKE	REINERS	*	11	2		1	7	1	ArSaStZb
32	AUKE	SJOERDS	*	3				3		St
33	BAUKE	HARINGS	*	4				4		St

34	BAUKE	PIETERS	*	41	2		7	32		ArSaSt
35	BEREND	JANS	*	17	1		1	15		ArSaSt
36	BINKE	ANNES	*	1				1		St
37	BINKE	SIEMENS	*	19			3	16		SaSt
38	BONNE	HAIES	*	1			1			Sa
39	BOUDEWIJN	DOEDES	*	4				4		St
40	BOUDEWIJN	SIEMENS	*	7				7		St
41	BOUWE	LUITJENS	*	26			4	22		SaSt
42	BROER	GOVERTS	*	8				8		St
43	BROER	JANS	*	1			1			Sa
44	BROER	KLASES	*	11	2		3	5	1	ArSaStZb
45	BROER	REINERS	*	3				3		St
46	DIRK	ANNES	*	1				1		St
47	DIRK	DIRKS	*	3	1			2		ArSt
48	DIRK	HARMENS	*	1				1		St
49	DIRK	HERES	(A)	2				2		St
50	DIRK	HERES	*	42			2	40		SaSt
51	DIRK	HERES	JONGE	4				4		St
52	DIRK	JANS	*	8				6	2	StZb
53	DIRK	REINERS	*	20				20		St
54	DIRK	REITSES	*	11			1	7	3	SaStZb
55	DIRK	RUTGERS	*	3	1			2		ArSt
56	DOEDE	ANNES	*	2				2		St
57	DOEDE	BODSES	*	1				1		St
58	DOEKE	LUITJENS	*	1				1		St
59	DOUWE	BAUKES	*	4	1			3		ArSt
60	DOUWE	DOUWES	*	5			1	4		SaSt
61	DOUWE	FEDDES	GRAAF	1			1			Sa
62	DOUWE	FREERKS	*	2				2		St
63	DOUWE	GERRITS	*	2				2		St
64	DOUWE	JAKOBS	*	1				1		St
65	DOUWE	JELLES	*	2				2		St
66	DOUWE	LIEUWKES	*	20			2	18		SaSt
67	DOUWE	SASKERS	*	7				7		St
68	DOUWE	SJOERDS	*	17			4	10	3	SaStZb
69	DOUWE	TIETES	GRAAF	15			1	14		SaSt
70	EELKE	DOUWES	*	2				2		St
71	EELKE	EELKES	*	4				4		St
72	EELKE	IEMES	*	3				3		St
73	EELKE	JELMERS	*	6			4	2		SaSt
74	EELKE	REINERS	*	19			1	18		SaSt
75	EEUWE	EEUWES	*	1				1		St
76	EEUWKE	FONGERS	*	24			1	21	2	SaStZb
77	EEUWKE	GOVERTS	*	23	5		8	10		ArSaSt
78	EEUWKE	TJEERDS	*	37			1	36		SaSt
79	EKKE	EKKES	*	16				16		St
80	EVERT	JAKOBS	*	2				2		St
81	EVERT	LUITJENS	*	4				4		St
82	FEDDE	TINKES	*	24			2	22		SaSt
83	FOKKE	ANSKES	*	4				4		St
84	FOLKERT	JANS	*	1				1		St
85	FOLKERT	PIETERS	*	4				2	2	StZb
86	FOLKERT	SASKERS	*	1				1		St
87	FONGER	DOEDES	*	2				2		St
88	FRANS	IDSES	*	4				4		St
89	FREERK	ALLES	*	8				8		St
90	FREERK	IEDES	*	18	1			17		ArSt
91	FREERK	JELLES	*	3				3		St
92	FREERK	JETSES	*	1					1	Zb
93	FREERK	LOLKES	*	27	1		5	21		ArSaSt
94	GAUKE	REINERS	*	1	1					Ar
95	GEELE	AUKES	*	1	1					Ar
96	GERBEN	FONGERS	*	2				2		St
97	GERBEN	SIETSES	*	12				12		St
98	GERRIT	ANDRIES	*	8	4		1	3		ArSaSt
99	GERRIT	ANNES	*	1				1		St
100	GERRIT	GERBENS	*	1				1		St
101	GERRIT	REINERS	*	3			1	2		SaSt
102	GERRIT	TIEMENS	*	17			1	16		SaSt
103	GOVERT	REINERS	*	20			3	17		SaSt
104	HAIE	DOEKES	*	9				9		St
105	HAIE	LUITJENS	*	28	3		1	24		ArSaSt
106	HAIE	SIPKES	*	5	1		2	2		ArSaSt
107	HARKE	DOUWES	*	18	1		3	14		ArSaSt
108	HARMEN	AGES	*	5			1	4		SaSt
109	HARMEN	PIETERS	*	2				2		St

110	HARMEN	SIKKES	*	34				34		St
111	HARTMAN	DOUWES	*	2				2		St
112	HARTMAN	HARTMANS	*	2				2		St
113	HARTMAN	LIEUWKES	*	1			1			Sa
114	HARTMAN	LUCAS	*	8				8		St
115	HEIN	SJOERDS	*	1				1		St
116	HELMICH	PAULUS	*	1				1		St
117	HENDRIK	GERRITS	*	45				45		St
118	HERE	HESSELS	*	19			3	16		SaSt
119	HERE	OTTES	*	1				1		St
120	HERE	SIEMENS	*	34			1	33		SaSt
121	HESSEL	AUKES	*	1			1			Sa
122	HESSEL	GERBENS	HAAN	16			1	14	1	SaStZb
123	HESSEL	JAKOBS	*	4	1			3		ArSt
124	HESSEL	OKKES	*	7				7		St
125	HESSEL	PIETERS	*	1				1		St
126	HIDDE	ABES	*	21		1	1	19		LoSaSt
127	HIDDE	FOLKERTS	ZWAAN	39			3	36		SaSt
128	HIDDE	PIETERS	*	3			1	2		SaSt
129	HIDDE	TJEERDS	*	12			2	10		SaSt
130	HIDDE	WIEBRENS	*	1	1					Ar
131	HIELKE	HERES	*	11			5	6		SaSt
132	HOUKE	REINERS	*	5	1			4		ArSt
133	IDS	FONGERS	*	3				3		St
134	IEGE	IEGES	*	22			5	17		SaSt
135	IEGE	TJALLINGS	*	1				1		St
136	IEME	EELKES	*	4				4		St
137	IEME	FREERKS	*	1				1		St
138	IEME	KLASES	*	8				8		St
139	IEME	LUITJENS	*	8	2			6		ArSt
140	IENSE	SIEBOUTS	*	1				1		St
141	IEPE	WIETSES	*	7				7		St
142	IJSBRAND	DOUWES	*	1				1		St
143	JAIE	ARJENS	*	8				8		St
144	JAIE	JAIES	*	31	1		2	28		ArSaSt
145	JAKOB	DOUWES	HAAN	6	1		1	4		ArSaSt
146	JAKOB	GERBENS	*	1				1		St
147	JAKOB	JAKOBS	*	2				2		St
148	JAKOB	LUITJENS	(A)	42				42		St
149	JAKOB	LUITJENS	*	43	1		10	32		ArSaSt
150	JAN	*	GOYER	1				1		St
151	JAN	ABES	*	23			2	21		SaSt
152	JAN	ABRAHAMS	*	8				6	2	StZb
153	JAN	BERENDS	*	2				2		St
154	JAN	DIRKS	*	4				4		St
155	JAN	HERES	JARICHS	4				2	2	StZb
156	JAN	JAKOBS	*	2				2		St
157	JAN	REINS	*	19	6		9	4		ArSaSt
158	JAN	TJEERDS	*	4	3		1			ArSa
159	JARICH	GERBENS	HAAN	12			1	10	1	SaStZb
160	JARICH	SIEBRENS	*	2				2		St
161	JARICH	SIPKES	*	2				2		St
162	JARICH	TJALLINGS	*	1				1		St
163	JELLE	HERES	*	1				1		St
164	JELLE	SIEMENS	*	2				2		St
165	JELLE	THOMAS	*	22			1	21		SaSt
166	JELLE	WIEBES	BLOM	18				18		St
167	JELLE	WILLEMS	*	27			3	24		SaSt
168	JELMER	PAULUS	*	10	1		2	4	3	ArSaStZb
169	JELTE	REINS	*	2			1	1		SaSt
170	JETSE	DOEDES	*	1	1					Ar
171	JETSE	IEPES	*	4			1	3		SaSt
172	JETSE	JANS	*	1				1		St
173	JETSE	REINS	*	8	2		1	5		ArSaSt
174	JOB	SIETSES	*	1				1		St
175	JOCHEM	FREERKS	*	9				9		St
176	JOHANNES	EELKES	*	2				2		St
177	JURJEN	ANNES	*	37			5	32		SaSt
178	JURJEN	HENDRIKS	*	1				1		St
179	KLAAS	ABRAHAMS	*	2				1	1	StZb
180	KLAAS	ALLERTS	*	2				2		St
181	KLAAS	GERRITS	*	1			1			Sa
182	KLAAS	HERES	*	2				2		St
183	KLAAS	IEPES	*	4	1		1	2		ArSaSt
184	KLAAS	JANS	GOOITSENS	1				1		St
185	KLAAS	MEINTES	*	1				1		St

186	KORNELIS	DAALE	*	1				1		St
187	KORNELIS	JAKOBS	ROOS	1				1		St
188	KRIJN	DIRKS	*	1				1		St
189	LIEUWE	SIERKS	*	1				1		St
190	LIEUWKE	HERES	*	1				1		St
191	LIEUWKE	PIETERS	*	18			1	17		SaSt
192	LIEUWKE	REINERS	*	5				5		St
193	LIEUWKE	SIEMENS	*	24			1	23		SaSt
194	LIEUWKE	SJOERDS	*	19				18	1	StZb
195	LOLKE	FREERKS	*	3	2			1		ArSt
196	LOLKE	LOURENS	*	1			1			Sa
197	LOURENS	LIEUWKES	*	2	2					Ar
198	LUCAS	JAKOBS	*	1				1		St
199	MARTEN	FOLKERTS	*	30	1		3	26		ArSaSt
200	MINK	JETSES	*	1				1		St
201	MONSE	ATES	*	9	2		1	6		ArSaSt
202	NANNE	ABES	*	3				3		St
203	NANNE	JETSES	*	1				1		St
204	NANNE	PIETERS	*	1	1					Ar
205	OBBE	REINS	*	1				1		St
206	OENE	SIEMENS	*	1				1		St
207	OKKE	GERBENS	*	22			8	14		SaSt
208	OKKE	SJOERDS	*	27			5	21	1	SaStZb
209	OLFERT	GERRITS	*	1				1		St
210	OLFERT	TJEERDS	*	29	2		1	24	2	ArSaStZb
211	OTTE	IEPES	*	22			2	20		SaSt
212	OTTE	WIEPKES	*	16			2	14		SaSt
213	PAULUS	PAULUS	*	4			1	3		SaSt
214	PIEBE	DIRKS	*	1				1		St
215	PIEBE	SIEBOUTS	*	1				1		St
216	PIEKE	DIRKS	KRAMER	2					2	Zb
217	PIEKE	DOEDES	*	1				1		St
218	PIETER	ASSUERUS	VOGELZANG	4			5	2		SaSt
219	PIETER	HIDDES	*	15	5		6	4		ArSaSt
220	PIETER	IEGES	*	1				1		St
221	PIETER	IENTES	*	11				11		St
222	PIETER	JAKOBS	*	13				12	1	StZb
223	PIETER	JANS	ZWAAN	10				10		St
224	PIETER	JELLES	*	12			1	11		SaSt
225	PIETER	JELMERS	*	17	2		3	12		ArSaSt
226	PIETER	KORNELIS	*	1				1		St
227	PIETER	LUITJENS	*	7			2	5		SaSt
228	PIETER	PIETERS	JELMERS	1				1		St
229	PIETER	REINERS	*	41			9	29	3	SaStZb
230	PIETER	SIEBRENS	*	1				1		St
231	PIETER	SJOERDS	*	16			3	13		SaSt
232	PIETER	TJALLINGS	*	4				4		St
233	PIETER	TJEERDS	*	3	1		2			ArSa
234	REINER	BOUWES	*	5			1	4		SaSt
235	REINER	BROERS	*	1			1			Sa
236	REINER	JARICHS	*	14				14		St
237	REINER	REINERS	*	22				22		St
238	REINER	SIEMENS	*	2	1				1	ArZb
239	REINER	SIPKES	*	3				3		St
240	REINER	TJEERDS	*	8				8		St
241	REMKE	JAIES	*	2			1	1		SaSt
242	RIENK	JAIES	*	5	3		1	1		ArSaSt
243	ROMKE	KORNELIS	*	19	5		2	12		ArSaSt
244	RUURD	BAUKES	*	2				2		St
245	RUURD	JARICHS	*	16			3	13		SaSt
246	SCHELTE	REINS	*	5			1	4		SaSt
247	SCHELTE	SIEMENS	*	26				26		St
248	SIBBELE	*	BANTSTOK	1				1		St
249	SIBBELE	KLASES	*	3	1			2		ArSt
250	SIEBOUT	DIEKES	*	4				4		St
251	SIEBOUT	DOEDES	*	3				3		St
252	SIEBOUT	LUITJENS	*	2				2		St
253	SIEBOUT	SIEBOUTS	*	4				4		St
254	SIEBOUT	TJEERDS	*	3				3		St
255	SIEBREN	ANNES	*	1				1		St
256	SIEBREN	LUITJENS	*	2				2		St
257	SIEBREN	PIETERS	*	8	1		3	4		ArSaSt
258	SIEMEN	BINKES	*	1				1		St
259	SIEMEN	BROERS	*	29	1		5	23		ArSaSt
260	SIEMEN	HERES	BAKKER	13	2		1	10		ArSaSt
261	SIEMEN	HESSELS	*	9			5	4		SaSt

262	SIEMEN	IEPES	*	1			1			Sa
263	SIEMEN	JANS	ZWAAN	2				2		St
264	SIEMEN	JELLES	*	4			1	3		SaSt
265	SIEMEN	KORNELIS	*	5			1	4		SaSt
266	SIEMEN	LUCAS	*	1				1		St
267	SIEMEN	PIETERS	*	1			1			Sa
268	SIERD	AGES	*	4	4					Ar
269	SIETSE	DOUWES	*	3				3		St
270	SIETSE	RIENKS	*	1				1		St
271	SIETSE	TIEMENS	*	17	1		1	15		ArSaSt
272	SIKKE	HARMENS	*	2				2		St
273	SIKKE	JAKOBS	*	4				4		St
274	SIPKE	DOEDES	*	1				1		St
275	SIPKE	LOLLES	*	1				1		St
276	SIPKE	REINERS	*	28	2		4	22		ArSaSt
277	SJOERD	AGES	*	6				6		St
278	SJOERD	JANS	*	22			3	19		SaSt
279	SJOERD	LIEUWKES	*	7				7		St
280	SJOERD	LUCAS	*	9				9		St
281	TEEKE	DOUWES	*	1	1					Ar
282	THOMAS	HEIKES	*	1					1	Zb
283	THOMAS	SIETSES	*	6				5	1	StZb
284	TIEMEN	ANDRIES	*	2				2		St
285	TIEMEN	ANNES	*	31	2		8	21		ArSaSt
286	TIETE	PIETERS	*	14				14		St
287	TJALF	PIETERS	*	1				1		St
288	TJEBBE	REINERS	*	2				2		St
289	TJEERD	ANNES	*	15	1		4	10		ArSaSt
290	TJEERD	HERES	*	24	1			23		ArSt
291	TJEERD	JANS	*	1				1		St
292	TJEERD	JELLES	*	14				14		St
293	TJEERD	REINERS	*	44	2		6	36		ArSaSt
294	TJEERD	RINNERTS	*	4				4		St
295	TJEERD	RINWERS	*	11			4	7		SaSt
296	TJEERD	WIEBRENS	KOOL	13				13		St
297	TJERK	AUKES	*	2				2		St
298	TJERK	SIEBOUTS	*	28				28		St
299	TJERNE	REINDERS	*	1					1	Zb
300	TJERNE	WIEBRENS	KAT	2	1		1			ArSa
301	UILKE	FOLKERTS	*	1				1		St
302	WABE	JANS	*	8			1	7		SaSt
303	WIEBE	ANNES	*	38	6		8	24		ArSaSt
304	WIEBE	DOEDES	*	19			4	15		SaSt
305	WIEBE	DREESEN	*	1				1		St
306	WIEBREN	DOUWES	*	9	1			8		ArSt
307	WIEBREN	HIDDES	KAT	6	3		1	2		ArSaSt
308	WIEBREN	LUCAS	*	2				2		St
309	WIEBREN	LUITJENS	*	35			2	33		SaSt
310	WIEBREN	TJERNES	*	18	1		1	16		ArSaSt
311	WIEGER	DOEDES	*	15			3	12		SaSt
312	WIEGER	IENTES	*	24			1	23		SaSt
313	WIETSE	ALLES	*	4				4		St
314	WILLEM	DOEDES	*	32			7	25		SaSt
315	WILLEM	JELLES	*	13			2	11		SaSt
316	WOLKE	DOUWES	*	5				5		St

1741-1760

Nr.	VN_2	PAT_2	AN_2	Totaal	Lootsma	Quo1749	STRO	CODE
1	ABE	BROERS	KAT	52		1	51	QuSt
2	ABRAHAM	KLASES	*	6			6	St
3	ADOLF	ALBERTS	*	2			2	St
4	AGE	BROERS	*	22			22	St
5	AGE	KLASES	*	3			3	St
6	AGE	PIETERS	*	1			1	St
7	AGE	SIBBELES	*	6			6	St
8	AGE	SJOERDS	*	24		1	23	QuSt
9	ALBERT	DOUWES	*	24			24	St
10	ALBERT	HENDRIKS	*	19		1	18	QuSt
11	ALBERT	WILLEMS	*	15			15	St
12	ALLE	FREERKS	*	26		1	25	QuSt
13	ALLERT	JOOSTES	*	11			11	St
14	ALLERT	SIEBRENS	*	3			3	St
15	ANDRIES	SIBBELES	*	3			3	St
16	ANDRIES	TIEMENS	*	49		1	48	QuSt
17	ANNE	*	KONING	1			1	St

18	ANNE	LAMMERTS	*	19			19	St
19	ANNE	SIEMENS	*	12			12	St
20	ANNE	TIEMENS	*	50		1	49	QuSt
21	ANNE	WILLEMS	*	13			13	St
22	ANSKE	SIEBOUTS	*	5			5	St
23	ATE	FREERKS	*	6			6	St
24	AUKE	RIENKS	*	3			3	St
25	BEREND	FREERKS	HANSES	1			1	St
26	BEREND	WIEGERS	*	41			41	St
27	BOUWE	JAITSES	*	2			2	St
28	BROER	*	ZWAAN	2			2	St
29	BROER	ABES	KAT	19			19	St
30	BROER	DIRKS	STOUT	46		1	45	QuSt
31	BROER	GEERTS	*	11			11	St
32	BROER	JANS	*	17			17	St
33	BROER	SIEMENS	*	6			6	St
34	BROER	TJEERDS	*	6			6	St
35	BROER	WIEGERS	*	4			4	St
36	CHRISTOFFEL	JOHANNES	*	1			1	St
37	DIEKE	PIETERS	*	12			12	St
38	DIRK	*	CLUITER	1			1	St
39	DIRK	*	HOOP	1			1	St
40	DIRK	DIRKS	*	34		1	33	QuSt
41	DIRK	HANSES	*	2			2	St
42	DIRK	JANS	DUIF	11		1	10	QuSt
43	DIRK	MANS	*	1			1	St
44	DIRK	SIEMENS	*	1			1	St
45	DIRK	TIEMENS	*	1			1	St
46	DOEDE	*	NACHTEGAAL	1	1			Lo
47	DOEDE	ABES	*	13			13	St
48	DOEDE	ANNES	*	20			20	St
49	DOEDE	PIETERS	*	12			12	St
50	DOEDE	WIEBES	*	3			3	St
51	DOOITSE	JANS	*	1			1	St
52	DOUWE	HANSES	*	39		1	38	QuSt
53	DOUWE	IEGES	BLOM	1			1	St
54	DOUWE	JANS	*	3			3	St
55	DOUWE	REITSES	*	31			31	St
56	DOUWE	SIEBRENS	*	1			1	St
57	DREEUWIS	TIEMENS	*	3			3	St
58	ELLE	FREERKS	*	2			2	St
59	ENNE	JAKOBS	*	20			20	St
60	ENNE	LAMMERTS	*	1			1	St
61	EVERT	ATES	*	1			1	St
62	EVERT	DOEDES	*	21			21	St
63	EVERT	JENTJES	*	5			5	St
64	EVERT	OTTES	*	16			16	St
65	EVERT	WILKES	*	1			1	St
66	FEDDE	ABRAHAMS	*	42		1	41	QuSt
67	FEIKE	FREERKS	*	4			4	St
68	FEIKE	HANSES	*	1			1	St
69	FEIKE	PIETERS	*	1			1	St
70	FOKKE	JAKOBS	*	30	1	1	28	LoQuSt
71	FOKKE	SIKKES	*	50		1	49	QuSt
72	FOLKERT	AUKES	*	15			15	St
73	FOLKERT	PIETERS	*	6			6	St
74	FOLKERT	PIETERS	LAP	26		1	25	QuSt
75	FOPKE	KORNELIS	*	1			1	St
76	FOPPE	ARJENS	*	1			1	St
77	FOPPE	GERRITS	*	1			1	St
78	FRANS	PIETERS	FOPPES	1			1	St
79	FREERK	EELKES	*	1			1	St
80	FREERK	JANS	*	17			17	St
81	FREERK	LAMMERTS	*	1			1	St
82	GERBEN	ANNES	*	1			1	St
83	GERBEN	JANS	*	1			1	St
84	GERBEN	JURJENS	*	3			3	St
85	GERBEN	TJEERDS	*	44		1	43	QuSt
86	GERKE	DIRKS	*	2			2	St
87	HAANTJE	PIETERS	*	1			1	St
88	HAIE	JELLES	*	10		1	9	QuSt
89	HAIE	WOUTERS	*	9			9	St
90	HANS	DIRKS	*	1			1	St
91	HANS	DOUWES	*	2			2	St
92	HARING	EELKES	*	22			22	St
93	HARMEN	GEERTS	*	14			14	St
94	HARMEN	PIEKES	*	2			2	St
95	HARMEN	REINS	*	1			1	St
96	HATTE	HARINGS	*	1			1	St
97	HEIE	EELKES	*	1			1	St
98	HENDRIK	BROERS	*	1			1	St

99	HENDRIK	LOURENS	*	1			1	St
100	HERE	DIRKS	*	39		1	38	QuSt
101	HERE	JAKOBS	*	12			12	St
102	HESSEL	SIEMENS	*	62			62	St
103	HESSEL	WILLEMS	*	3			3	St
104	HIDDE	ALBERTS	*	1			1	St
105	HIDDE	EEUWKES	*	25		1	24	QuSt
106	HIDDE	JANS	*	2			2	St
107	HIDDE	RINWERS	*	43		1	42	QuSt
108	HIELKE	HIDDES	*	34		1	33	QuSt
109	HIELKE	OLFERTS	*	28		1	27	QuSt
110	HILLEBRAND	PIETERS	*	2			2	St
111	HOMME	RINTJES	*	1			1	St
112	HOMME	SJOERDS	*	6			6	St
113	IDS	BROERS	*	3		1	2	QuSt
114	IEGE	IEGES	BLOM	40			40	St
115	IEPE	SIEBRENS	*	2			2	St
116	JAIE	JANS	*	49			49	St
117	JAKOB	*	KAT	2			2	St
118	JAKOB	ALBERTS	*	3			3	St
119	JAKOB	BROERS	*	1			1	St
120	JAKOB	FREERKS	*	2			2	St
121	JAKOB	HAIES	*	6	1		5	LoSt
122	JAKOB	HESSELS	*	1			1	St
123	JAKOB	IEMES	*	11			11	St
124	JAKOB	JAKOBS	*	17			17	St
125	JAKOB	PIETERS	*	32		1	31	QuSt
126	JAKOB	PIETERS	ZWAAN	8	1		7	LoSt
127	JAKOB	SIKKES	*	33		1	32	QuSt
128	JAN	*	GRAS	1			1	St
129	JAN	DOEDES	*	1			1	St
130	JAN	FREERKS	*	17			17	St
131	JAN	JAIES	*	8			8	St
132	JAN	JETSES	*	1			1	St
133	JAN	LUIT	*	1			1	St
134	JAN	OBBES	*	1			1	St
135	JAN	RINSES	*	2			2	St
136	JAN	SIEMENS	*	8			8	St
137	JARICH	HERES	*	3			3	St
138	JELLE	SIEMENS	*	27			27	St
139	JENTJE	SIBBELES	*	19			19	St
140	JEROEN	SALOMONS	*	1			1	St
141	JOB	SIKKES	*	1			1	St
142	JOCHEM	FREERKS	*	5			5	St
143	JOOST	ALLERTS	*	46		1	45	QuSt
144	JURJEN	SIEMENS	*	2			2	St
145	KARST	ATES	*	1			1	St
146	KARST	JANS	*	2			2	St
147	KLAAS	BERENDS	*	2			2	St
148	KLAAS	KLASES	*	1			1	St
149	KLAAS	PIETERS	WIJNBERG	1	1			Lo
150	KORNELIS	*	BROUWER	1			1	St
151	KORNELIS	*	POST	1			1	St
152	KORNELIS	HAIES	*	7			7	St
153	LAMMERT	ANNES	*	62		1	61	QuSt
154	LAMMERT	PIETERS	*	4			4	St
155	LARS	HENDRIKS	*	3			3	St
156	LEENDERT	BROERS	*	3			3	St
157	LIEKELE	JOHANNES	*	1			1	St
158	LOURENS	HANSES	*	1			1	St
159	LUCAS	BROERS	*	24		1	23	QuSt
160	LUITJEN	PIETERS	*	3	1	1	1	LoQuSt
161	MEINERT	SJOERDS	*	2			2	St
162	MICHIEL	GJALTS	*	1			1	St
163	NANNE	ABES	*	1			1	St
164	NANNE	BROERS	*	1			1	St
165	OBBE	HILLEMA	*	1			1	St
166	OBBE	ULBES	*	1			1	St
167	OENE	WILLEMS	*	1			1	St
168	OKKE	AGES	*	8			8	St
169	OKKE	JAKOBS	*	13			13	St
170	OKKE	JANS	*	52		1	51	QuSt
171	OKKE	PIETERS	*	2			2	St
172	OLFERT	HANSES	*	1			1	St
173	OLFERT	WILLEMS	*	15			15	St
174	OTTE	OLFERTS	*	2			2	St
175	PABE	PIETERS	*	1			1	St
176	PAULUS	FOLKERTS	*	1			1	St
177	PIEKE	SIERDS	*	1			1	St
178	PIETER	AGES	*	6			6	St
179	PIETER	ALBERTS	*	1			1	St

180	PIETER	EELKES	*	1			1	St
181	PIETER	FOLKERTS	*	5			5	St
182	PIETER	LUITJENS	*	7	1	1	5	LoQuSt
183	PIETER	PIETERS	*	36		1	35	QuSt
184	PIETER	PIETERS	JUNIOR	2			2	St
185	PIETER	WIEGERS	*	61		1	60	QuSt
186	POPPE	HERES	*	1			1	St
187	REIN	BROERS	*	18			18	St
188	REINER	PIETERS	*	37		1	36	QuSt
189	REINER	SIEMENS	*	1			1	St
190	REINER	SIERDS	KAT	1			1	St
191	REITSE	DIRKS	*	1			1	St
192	REITSE	DOUWES	*	13		1	12	QuSt
193	RIEMER	WIEGERS	*	1			1	St
194	RIENK	AUKES	*	14			14	St
195	RIENK	FOLKERTS	*	1			1	St
196	RIENK	GJALTS	*	25		1	24	QuSt
197	RIENK	JELTES	*	3			3	St
198	RIENK	WIEBRENS	*	20			20	St
199	RINNERT	TJALLINGS	*	9			9	St
200	RINNERT	TJEERDS	*	19			19	St
201	RINSE	JAITSES	*	1			1	St
202	RINSE	JANS	*	9			9	St
203	ROELOF	ALLERTS	*	1		1		Qu
204	ROMMERT	AUKES	*	5			5	St
205	ROMMERT	NANNES	*	5			5	St
206	RUURD	HENDRIKS	*	1			1	St
207	RUURD	JANS	*	1			1	St
208	SCHELTE	JANS	*	8			8	St
209	SIBBELE	ANDRIES	*	8			8	St
210	SIBBELE	AUKES	*	11			11	St
211	SIBBELE	DIRKS	*	1			1	St
212	SIBBELE	EEUWKES	*	15	1		14	LoSt
213	SIBBELE	HAIES	*	1			1	St
214	SIEBOUT	PIETERS	*	1			1	St
215	SIEBOUT	WIEGERS	*	35		1	34	QuSt
216	SIEBREN	HIELKES	*	4			4	St
217	SIEBREN	SIBBELES	*	13			13	St
218	SIEBREN	WIEBES	*	4			4	St
219	SIEMEN	FOLKERTS	ZWAAN	4			4	St
220	SIEMEN	HESSELS	*	1			1	St
221	SIEMEN	HIELKES	*	2			2	St
222	SIEMEN	PIERS	BOUWMAN	1			1	St
223	SIEMEN	PIETERS	*	1			1	St
224	SIEMEN	RUURDS	*	1			1	St
225	SIEMEN	RUURDS	PUTTEN	14			14	St
226	SIEMEN	SIERDS	BOERMAN	24		1	23	QuSt
227	SIEMEN	THOMAS	*	5			5	St
228	SIERD	DIRKS	*	1		1		Qu
229	SIERD	IEGES	BLOM	8			8	St
230	SIERD	LUITJENS	*	7			7	St
231	SIERD	OLFERTS	*	4			4	St
232	SIERD	SIERDS	KAT	39		1	38	QuSt
233	SIKKE	FOKKES	*	9			9	St
234	SIKKE	JAKOBS	*	23			23	St
235	SJOERD	THOMAS	*	54		1	53	QuSt
236	SJOUKE	GEERTS	*	1			1	St
237	STOFFEL	JOHANNES	*	9			9	St
238	TAMME	HILLEBRANDS	*	7			7	St
239	TEEDE	HANSES	*	1			1	St
240	TEEKE	JAKOBS	*	1			1	St
241	THOMAS	AGES	*	4			4	St
242	THOMAS	HENDRIKS	LIER	1			1	St
243	TIEMEN	FREERKS	*	31		1	30	QuSt
244	TIEMEN	MEMMEN	*	1			1	St
245	TIEMEN	SIEMENS	*	10			10	St
246	TIEMEN	THOMAS	*	26		1	25	QuSt
247	TIEMEN	TJERKS	*	1			1	St
248	TIETE	PIERS	*	1			1	St
249	TIETE	PIERS	JONGE	1			1	St
250	TJALKE	LUITJENS	*	8			8	St
251	TJEERD	GEERTS	*	1			1	St
252	TJEERD	OLFERTS	*	34			34	St
253	TJEERD	PIETERS	KOOL	8		1	7	QuSt
254	TJEERD	TJEERDS	*	43		1	42	QuSt
255	TJOMME	HIELKES	*	2			2	St
256	WARNER	*	DETJEN	1			1	St
257	WIEBE	ALLERTS	*	1		1		Qu
258	WIEBE	JANS	*	9			9	St
259	WIEBE	JOOSTES	*	4			4	St
260	WIEBREN	HESSELS	*	10			10	St

261	WIEGER	ANDRIES	*	23			23	St
262	WIEGER	BERENDS	*	37		1	36	QuSt
263	WIEGER	DIRKS	*	1			1	St
264	WIEGER	HIELKES	*	2			2	St
265	WIEGER	SIEMENS	*	21		1	20	QuSt
266	WIETSE	TIEMENS	*	27			27	St
267	WILLEM	ALBERTS	*	6		1	5	QuSt
268	WOLKE	SIBBELES	*	1			1	St

1791-1810

Nr.	VN_2	PAT_2	AN_2	Totaal Id	Lootsma	STRO	CODE
1	ALLERT	JANS	*	1	1		Lo
2	ANDRIES	SIEMENS	*	6		6	St
3	ANNE	SIETSES	*	9		9	St
4	AREND	JURJENS	*	5		5	St
5	BERNARDUS	HAIES	*	1		1	St
6	DIRK	JAKOBS	*	9		9	St
7	DIRK	JANS	DUIF	2		2	St
8	DIRK	REITSES	*	2		2	St
9	DOEDE	ANNES	*	8		8	St
10	DOEDE	KLASES	*	1		1	St
11	EELKE	STOFFELS	*	3		3	St
12	EELKE	WIEBRENS	*	2		2	St
13	ELLE	DOUWES	*	4		4	St
14	EVERT	SJOERDS	*	1		1	St
15	EVERT	TIETES	*	2		2	St
16	EVERT	WIEPKES	*	2		2	St
17	FRANS	OYARD	*	1		1	St
18	HESSEL	WIEBRENS	*	6		6	St
19	HIDDE	HOMMES	*	1		1	St
20	JAKOB	HESSELS	STUURMAN	7		7	St
21	JAKOB	JAKOBS	*	4	1	3	LoSt
22	JAN	DIRKS	DUIF	5		5	St
23	JAN	DOEDES	*	1		1	St
24	JAN	H.	KRIJNS	2		2	St
25	JAN	HENDRIKS	*	9	1	8	LoSt
26	JAN	TJEERDS	ZWAAN	4		4	St
27	JILLERT	SJOERDS	*	2		2	St
28	JOHANNES	LOBBE	*	1		1	St
29	KLAAS	PIEKES	*	7		7	St
30	KORNELIS	PIETERS	PUNT	1	1		Lo
31	MEINE	WILLEMS	*	2		2	St
32	NANNE	DOUWES	*	2		2	St
33	NOLKE	LAMMERTS	*	3		3	St
34	OLIVIER	MARTENS	*	2		2	St
35	PIETER	PIETERS	*	4		4	St
36	PIETER	RIENKS	*	2		2	St
37	PIETER	WILLEMS	*	2		2	St
38	REINER	HENDRIKS	*	2		2	St
39	REITSE	DOUWES	*	4		4	St
40	ROELOF	ABELS	*	2		2	St
41	RUURD	*	PUTTEN	5		5	St
42	RUURD	PIETERS	*	1		1	St
43	SIEBREN	DIRKS	*	5		5	St
44	SIEBREN	FEDDES	*	9		9	St
45	SIEMEN	JARICHS	BOERMAN	2		2	St
46	SIERD	*	PUTTEN	3		3	St
47	SIERD	HOMMES	*	2		2	St
48	SIETSE	LAMMERTS	*	3		3	St
49	TIEMEN	BROERS	KAT	2		2	St
50	TIEMEN	FREERKS	*	7	1	6	LoSt
51	TJALLING	JANS	*	1		1	St
52	ULBE	OBBES	*	3	1	2	LoSt
53	WIEBE	DOUWES	*	4		4	St
54	WIEBREN	RIENKS	*	2	1	1	LoSt
55	WILLEM	NIEUWMUNSTER	*	1		1	St
56	WOUTER	JANS	*	1		1	St

Lemmer

1691-1710

Nr.	VN_2	PAT_2	AN_2	Totaal	SAANA	CODE
1	IEDE	HERES	*	1	1	Sa
2	JELLE	JANS	*	2	2	Sa
3	KLEIS	PIETERS	*	1	1	Sa

1741-1760

Nr.	VN_2	PAT_2	AN_2	Totaal	Quo1749	SAANA	STRO	CODE
1	ABEL	GERBENS	*	3			3	St
2	ALBERT	HAANTJES	*	17			17	St
3	ALBERT	SIEBES	*	9			9	St
4	ALLE	HENDRIKS	*	2			2	St
5	ANNE	AUKES	KOK	2			2	St
6	ANNE	HOBBES	*	16			16	St
7	ANNE	PIETERS	BOER	15	1		14	QuSt
8	ANNE	ROMMERTS	*	26		1	25	SaSt
9	ANNE	SANDERS	*	5	1		4	QuSt
10	ANSKE	TEUNIS	*	38	1		37	QuSt
11	AREND	HAIES	*	1			1	St
12	AREND	MARTENS	*	1			1	St
13	ATE	*	HARTMANS	11			11	St
14	BARTELD	FREERKS	STUIMER	7			7	St
15	BAUKE	HARMENS	*	8	1		7	QuSt
16	BAUKE	JOHANNES	*	1			1	St
17	BENJAMIN	*	OLDENDORP	1	1			Qu
18	BEREND	IEBES	*	1	1			Qu
19	BOIEN	TEEDES	*	1			1	St
20	BONNE	JANS	*	1			1	St
21	DOUWE	SJOERDS	*	3			3	St
22	EEDE	ANNES	KUIPER	3			3	St
23	EGBERT	JOHANNES	*	1			1	St
24	FEIKE	MICHIELS	*	19			19	St
25	FEKKE	HARMENS	*	1	1			Qu
26	FOKKE	BARTELDS	*	1	1			Qu
27	FOKKE	SJOERDS	*	2			2	St
28	FREERK	JANS	*	1			1	St
29	FREERK	RUURDS	*	1			1	St
30	FREERK	THOMAS	*	1			1	St
31	GABRIEL	*	WITTEVEEN	11			11	St
32	GAUKE	GERBENS	*	8			8	St
33	GEERT	THOMAS	*	1			1	St
34	GERRIT	MARCUS	*	1			1	St
35	GERRIT	PIETERS	*	1			1	St
36	GOSSE	EEUWES	*	20	1		19	QuSt
37	HANS	PIERS	*	28	1		27	QuSt
38	HANS	PIERS	HOUWEROP	10			10	St
39	HANS	PIETERS	HOUWEROP	15			15	St
40	HARMEN	SIETSES	*	1			1	St
41	HARMEN	TEUNIS	*	27			27	St
42	HERE	HERES	*	1			1	St
43	HERE	HINNES	*	40	1		39	QuSt
44	HERE	IDSES	*	4			4	St
45	HERE	SIEMENS	*	6			6	St
46	HETTE	PIETERS	*	38	1		37	QuSt
47	HIELKE	FEITES	*	37	1		36	QuSt
48	HILDERT	*	BUNJE	1			1	St
49	IEME	JAKOBS	*	4			4	St
50	IEPE	JANS	*	2			2	St
51	IEPE	MARTENS	*	1			1	St
52	IJSBRAND	REINS	*	2			2	St
53	JAKOB	ENGELS	*	13			13	St
54	JAKOB	HOMMES	*	1			1	St
55	JAKOB	LUCAS	*	1			1	St
56	JAN	*	SCHROOR	1	1			Qu
57	JAN	ALBERTS	*	1			1	St
58	JAN	HENDRIKS	KUIPER	9			9	St
59	JAN	JAKOBS	KUIPER	6			6	St
60	JAN	JELLES	*	1			1	St
61	JAN	LEENDERTS	*	3			3	St
62	JAN	MEINERTS	*	3			3	St
63	JAN	OENSES	*	6			6	St
64	JAN	PIERS	SCHMIDT	2			2	St
65	JAN	REINERS	*	1			1	St
66	JAN	SJOERDS	*	1			1	St
67	JAN	ULBES	*	20			20	St
68	JAN	WIEBRENS	SJOERDS	1			1	St
69	JAN	WILLEMS	LAP	1			1	St
70	JARICH	JANS	*	1			1	St
71	JEIP	JOCHEMS	*	4			4	St
72	JELLE	PIETERS	*	1			1	St
73	JELLE	RIENKS	*	4			4	St
74	JENTJE	PIETERS	*	34	1		33	QuSt

75	JOCHEM	EILES	*	1			1	St
76	JOHANNES	FEIKES	*	1			1	St
77	JOHANNES	JELGERS	*	1	1			Qu
78	JOHANNES	SJOERDS	*	15	1		14	QuSt
79	KLAAS	*	OUDEMEYER	1			1	St
80	KLAAS	ALBERTS	*	1	1			Qu
81	KLAAS	DEDDES	*	1	1			Qu
82	KLAAS	KARSTES	*	1			1	St
83	KLAAS	OLMS	*	1			1	St
84	KLAAS	PIERS	HOUWEROP	14			14	St
85	KLAAS	ULBES	*	10	1		9	QuSt
86	KORNELIS	*	SLEESWIJK	8			8	St
87	KORNELIS	MARTENS	*	15	1		14	QuSt
88	LAMMERT	GOSSES	*	42	1		41	QuSt
89	LIEUWE	SIETSES	*	42	1		41	QuSt
90	LOURENS	*	HOTTINGA	1	1			Qu
91	LOUW	JANS	*	1			1	St
92	MARTEN	GEERTS	*	1			1	St
93	MARTEN	HEINS	*	12	1		11	QuSt
94	MICHIEL	REINERS	*	16			16	St
95	OBBE	SIPKES	*	28	1		27	QuSt
96	OEGE	JANS	KUIPER	28	1		27	QuSt
97	OENE	ULBES	*	1			1	St
98	OOMKE	TJALFS	*	1			1	St
99	PIER	JAKOBS	*	1			1	St
100	PIETER	*	DRIJFHOUT	19			19	St
101	PIETER	AUKES	VRIES	1			1	St
102	PIETER	GJALTS	*	1			1	St
103	PIETER	KLASES	*	1			1	St
104	PIETER	LOUWS	*	8			8	St
105	PIETER	PIERS	*	6			6	St
106	REINER	KORNELIS	KOE	1			1	St
107	REINER	ULBES	*	2			2	St
108	RIENK	JOOSTES	*	5	1		4	QuSt
109	ROELOF	ANNES	*	1			1	St
110	ROMKE	SIETSES	*	1			1	St
111	RUURD	ALBERTS	*	6			6	St
112	RUURD	SJOERDS	*	1			1	St
113	SANDER	KLASES	*	1	1			Qu
114	SIEBE	ANNES	*	15			15	St
115	SIEBOUT	PIETERS	*	34	1		33	QuSt
116	SIEBOUT	PIETERS	BOER	12	1		11	QuSt
117	SIEBREN	*	JONGMAN	8	1		7	QuSt
118	SIEBREN	KORNELIS	*	11			11	St
119	SIEMEN	GERRITS	*	4			4	St
120	SIERD	JANS	*	2			2	St
121	SIETSE	BINNERTS	*	1			1	St
122	SIETSE	KLASES	*	1			1	St
123	SIETSE	KOENRAADS	*	18			18	St
124	SIETSE	KORNELIS	*	1			1	St
125	SIETSE	PIERS	*	2			2	St
126	SIETSE	TEUNIS	*	1			1	St
127	SIETSE	TJEERDS	*	9			9	St
128	SIKKE	*	SLEESWIJK	49	1		48	QuSt
129	SIPKE	JELLES	*	2			2	St
130	SIPKE	SIPKES	*	2			2	St
131	SIPKE	WIEBES	*	4			4	St
132	SJUK	PIETERS	*	1			1	St
133	TEEKE	ROMKES	*	1			1	St
134	TEUNIS	EGBERTS	*	1			1	St
135	TEUNIS	PIETERS	ZWARTS	14			14	St
136	TIJS	BASTIAANS	*	2			2	St
137	TIJS	SJOERDS	*	1			1	St
138	TJALLING	FEIKES	*	5			5	St
139	TJALLING	HARINGS	*	2			2	St
140	TJEERD	JANS	*	18			18	St
141	TJERK	THOMAS	*	37	1		36	QuSt
142	ULBE	ANNES	*	39	1		38	QuSt
143	WALLE	HOLLES	*	26	1		25	QuSt
144	WIEBE	IEPES	*	14			14	St
145	WIEBREN	JOCHEMS	*	1			1	St
146	WIEBREN	JORIS	*	1			1	St
147	WIEBREN	SJOERDS	*	25	1		24	QuSt
148	WILLEM	LUCAS	*	24	1	1	22	QuSaSt
149	WOPKE	JOUKES	*	1			1	St
150	WOUTER	MARTENS	*	2			2	St

1791-1810

Nr.	VN_2	PAT_2	AN_2	Totaal	Lootsma	RgpLev	STRO	CODE
1	AGE	EVERTS	*	10			10	St
2	ALBERT	*	WAGENAAR	3			3	St
3	ALBERT	JAKOBS	ZWERVER	12			12	St
4	ALBERT	JOCHEMS	*	12			12	St
5	ANNE	JOUKES	*	5			5	St
6	ANNE	KLASES	PLATTE	4			4	St
7	AUKE	OBBES	*	4			4	St
8	BENJAMIN	PIETERS	JONGE	3			3	St
9	DANIEL	HASSLER	*	1			1	St
10	EGBERT	E.	HAAS	1			1	St
11	EISE	IEGES	*	9			9	St
12	ENNE	HETTES	*	2			2	St
13	FREERK	*	WITTEVEEN	7			7	St
14	FREERK	JAKOBS	*	2			2	St
15	GERBEN	ABELS	*	10			10	St
16	HAANTJE	OENES	*	3			3	St
17	HAIE	JOHANNES	KRAMER	8			8	St
18	HARMEN	*	VALKEMA	8	1		7	LoSt
19	HARMEN	MICHIELS	*	12			12	St
20	HARMEN	SIEGERS	PRINS	5			5	St
21	HEIN	BERENDS	*	7			7	St
22	HENDRIK	*	BUISING	7		1	6	LeSt
23	HENDRIK	JANS	*	2			2	St
24	HOMME	DOUWES	*	3			3	St
25	HOMME	JAKOBS	DIJK	4			4	St
26	IEGE	EDGERS	*	1			1	St
27	IENSE	FEIKES	*	8			8	St
28	JAKOB	*	ZWERVER	4			4	St
29	JAKOB	HOMMES	*	1			1	St
30	JAN	*	VALKEMA	2			2	St
31	JAN	BROERS	*	2			2	St
32	JAN	GABRIELS	WITTEVEEN	2			2	St
33	JAN	H.	BOEKES	2			2	St
34	JAN	HARMENS	MULDER	1			1	St
35	JAN	HARMENS	WITTEVEEN	7			7	St
36	JAN	JANS	MUIZENBROEK	5			5	St
37	JAN	LUITJENS	*	2			2	St
38	JAN	PIETERS	BUWALDA	1			1	St
39	JAN	RIPPEN	*	2			2	St
40	JAN	ROELOFS	BOER	3			3	St
41	JAN	ROELOFS	WIJK	8			8	St
42	JENNE	PIETERS	*	4			4	St
43	JOHANNES	*	KRAMER	14			14	St
44	JOHANNES	ANNES	KALFF	3			3	St
45	JOHANNES	TAMMES	*	4			4	St
46	KLAAS	JAKOBS	VRIES	5			5	St
47	LUITJEN	SIEBES	*	7			7	St
48	MEINT	WIEBES	PECKEMA	1			1	St
49	PIETER	PIETERS	FELTES	4			4	St
50	REINER	MICHIELS	*	4			4	St
51	REMMERT	*	VALKEMA	4			4	St
52	ROMMERT	OENES	*	7			7	St
53	SIEBE	BRONS	*	1			1	St
54	SIETSE	FLICKES	*	7			7	St
55	SJOERD	PIETERS	*	5			5	St
56	SJOUKE	JAKOBS	*	5			5	St
57	TAMME	WIEBES	BLOOS	7			7	St
58	TJEERD	TEEKES	*	1			1	St
59	TJERK	THOMAS	*	10			10	St
60	WIEBREN	PIETERS	*	6			6	St
61	WILLEM	PIEBES	SJOLLEMA	6			6	St
62	WILLEM	STEFFENS	KAT	3			3	St

Workum

1641-1660

Nr.	VN_2	PAT_2	AN_2	Totaal	Archangel	Gijsbers	LGA	LGHa	LGHo	Norisont	SAANA	Schreiner	STRO	CODE
1	ABE	PIETERS	*	2			2							La
2	ABE	REINERS	*	1			1							La
3	ABE	WINKEL	*	1									1	St
4	AGE	EEBES	*	1			1							La
5	AGE	HIELKES	*	15			1				1		13	LaSaSt

6	AGE	JANS	*	1									1	St
7	AGE	SJUKS	*	2									2	St
8	ALBERT	SIEBOUTS	*	1									1	St
9	ALBERT	TJALLINGS	*	1									1	St
10	ALLE	SCHELTES	*	23									23	St
11	ANDRIES	ALKES	*	1									1	St
12	ANDRIES	JOUKES	*	9						9				No
13	ANNE	FEIKES	*	1									1	St
14	ANNE	HUIGS	*	22			1				5	1	15	LaSaScSt
15	ANNE	JANS	*	1			1							La
16	ANNE	REPKES	*	1			1							La
17	ANNE	ROBERTS	*	1			1							La
18	ANSKE	HAANTJES	*	9			3				1		5	LaSaSt
19	ANSKE	JANS	*	4			1		3					LaLho
20	ANSKE	WIEBRENS	*	2								1	1	ScSt
21	ATSE	JELLES	*	1									1	St
22	AUKE	EVERTS	*	1									1	St
23	AUKE	HINNES	*	3									3	St
24	AUKE	KORNELIS	*	1									1	St
25	BARTELD	SIEBES	*	1									1	St
26	BAUKE	JELMERS	*	8	1		1				2		4	ArLaSaSt
27	BOIEN	OTTES	*	4	1								3	ArSt
28	BOTE	TJALLINGS	*	22			3		2		4		13	LaLhoSaSt
29	BOUWE	SCHELTES	*	1							1			Sa
30	DIRK	HAAS	*	a									2	St
31	DIRK	KLASES	*	1									1	St
32	DIRK	KOENES	*	24			3						21	LaSt
33	DOUWE	HAANTJES	*	22	1		1				8	1	11	ArLaSaScSt
34	DOUWE	HINNES	*	2									2	St
35	DOUWE	SIEBRENS	*	8			3				1		4	LaSaSt
36	DOUWE	TJALLINGS	*	1									1	St
37	EELKE	REINERS	*	2							2			Sa
38	EELKE	SIPKES	*	3									3	St
39	EESGE	WIEBRENS	*	1									1	St
40	FEIKE	JAKOBS	*	1									1	St
41	FEIKE	OEBELES	*	3			3							La
42	FEITSE	ANNES	*	1			1							La
43	FOEKE	GERRITS	*	1									1	St
44	FOLKERT	WIEBES	*	1		1								G
45	FOPPE	KLASES	*	1									1	St
46	FREERK	KLASES	*	1			1							La
47	GERRIT	JANS	KUIPER	5			2						3	LaSt
48	GERRIT	SJOERDS	*	1							1			Sa
49	GIJSBERT	PIERS	*	1							1			Sa
50	HANS	ANNES	*	4	1						1		2	ArSaSt
51	HEERKE	SIKKES	*	4								2	2	ScSt
52	HENDRIK	JOUKES	*	8									8	St
53	HENDRIK	TJALLINGS	*	2									2	St
54	HESSEL	SIEBES	*	2									2	St
55	HESSEL	TJALLINGS	*	34			2				4		28	LaSaSt
56	HIDDE	FOPPES	*	1									1	St
57	HIDDE	TJALLINGS	*	9							2		7	SaSt
58	HIELKE	EELKES	*	1									1	St
59	IDS	IDSES	*	1									1	St
60	IEBELE	PIETERS	*	3		1	2							GLa
61	IEDE	WOPKES	*	3								1	2	ScSt
62	IENTE	SJOERDS	*	2			2							La
63	JAKOB	JAKOBS	*	1			1							La
64	JAKOB	PIEBES	*	3			3							La
65	JAKOB	REINERS	*	30							2		28	SaSt
66	JAN	ANSKES	*	1									1	St
67	JAN	HANSES	*	2									2	St
68	JELLE	JARICHS	*	1									1	St
69	JELTE	FROUKES	*	1									1	St
70	JETSE	ANNES	*	1			1							La
71	JETSE	JELLES	*	2								1	1	ScSt
72	JOHANNES	ALKES	*	16			1				2		13	LaSaSt
73	JOHANNES	IJSBRANDS	*	2									2	St
74	JOLLE	PIETERS	*	1			1							La
75	JURJEN	REINERS	*	2									2	St
76	KLAAS	KLASES	JONGE	30	1		1				3		25	ArLaSaSt
77	KLAAS	KLASES	OUDE	4			3					1		LaSc
78	KORNELIS	KLASES	SJOERDS	1									1	St
79	KORNELIS	SCHELTES	*	5			2				1		2	LaSaSt
80	KRIJN	ALBERTS	*	1									1	St
81	LAAS	HERES	*	1			1							La
82	LIEUWE	NABBES	*	3			3							La

83	LOLKE	AGES	*	1									1	St
84	MARTEN	MEINES	*	1									1	St
85	MARTEN	SJOERDS	*	10								3	7	ScSt
86	MEINERT	IDSES	*	1									1	St
87	PIETER	AGES	*	3			3							La
88	PIETER	ANNES	*	9									9	St
89	PIETER	BAUKES	*	3		1	2							GLa
90	PIETER	IDSES	*	21							1		20	SaSt
91	PIETER	JURJENS	*	3			3							La
92	PIETER	SUND	*	1									1	St
93	PIETER	TEUNIS	*	1									1	St
94	PIETER	WIEGERS	*	22			2				1		19	LaSaSt
95	REIER	EELKES	*	1									1	St
96	REIN	HIDDES	*	1	1									Ar
97	REIN	OEGES	*	2								2		Sc
98	REINER	ALBERTS	*	68			3						65	LaSt
99	RIENK	HIDDES	*	1							1			Sa
100	SEEKELE	JAKOBS	*	4									4	St
101	SEERP	PIETERS	*	13	1		5				3		4	ArLaSaSt
102	SIBBELE	JANS	*	5			3						2	LaSt
103	SIEBE	PIETERS	*	1		1								G
104	SIEBOUT	SJOERDS	*	1							1			Sa
105	SIPKE	AGES	*	1							1			Sa
106	TEEDE	IETSENS	*	1									1	St
107	TEEKE	JANS	*	13			1				4		8	LaSaSt
108	TEEKE	WIEBRENS	*	1									1	St
109	TIEMEN	HIDDES	*	1									1	St
110	TIEMEN	REINERS	*	10							1		9	SaSt
111	TJEERD	PIETERS	*	1									1	St
112	TJERK	IEPES	*	1								1		Sc
113	TJERNE	IENSES	*	1									1	St
114	WARNER	IDSES	*	1									1	St
115	WATSE	LIEUWES	*	4			3	1						LaLha
116	WIEBE	LOUWS	*	1			1							La
117	WIEBREN	HIELKES	*	1				1						Lha
118	WIEBREN	OKKES	*	1									1	St
119	WIENSEN	PIETERS	*	7									7	St
120	WIERD	WATSES	*	1			1							La
121	WILKE	HAANTJES	*	1									1	St
122	WOUTER	HOMMES	*	2								1	1	ScSt
123	ZACHARIAS	IEBES	*	2									2	St

1691-1710

Nr.	VN_2	PAT_2	AN_2	Totaal	Archangel	SAANA	STRO	ZbriAms	CODE
1	AGE	DOUWES	*	15		2	13		SaSt
2	AGE	LOLLES	*	7			7		St
3	ALBERT	LOLLES	*	13			13		St
4	ALKE	PIETERS	*	1			1		St
5	ANDRIES	PIEBES	*	20	10	8	2		ArSaSt
6	AUKE	BIRDES	*	2		2			Sa
7	AUKE	KLISSEN	*	1			1		St
8	AUKE	PIETERS	*	14			14		St
9	AUKE	STENNEN	*	1			1		St
10	BAUKE	ROOD	*	1			1		St
11	BOUWE	HAIES	*	5			5		St
12	BROER	RIJKE	*	1				1	Zb
13	DIRK	GOOITSENS	*	4			4		St
14	DIRK	HERES	*	1				1	Zb
15	DOOITSE	ANDRIES	*	13	3	3	6	1	ArSaStZb
16	DOUWE	BERENDS	SCHOL	3			3		St
17	DOUWE	HIDDES	*	1			1		St
18	DOUWE	SIBBELES	BANTSTOK	24		2	22		SaSt
19	DOUWE	SIPKES	*	10		2	7	1	SaStZb
20	EELKE	ARENDS	*	14			14		St
21	EILERT	ABES	*	7			7		St
22	ENGEL	ENNES	*	12			12		St
23	FERDINAND	*	SLEEVOOGHT	1			1		St
24	GATSE	ATES	*	1		1			Sa
25	GERRIT	ENNES	*	7		1	6		SaSt
26	HARMEN	AGES	*	1			1		St
27	HENDRIK	*	BROUWER	1			1		St
28	HENDRIK	KORNELIS	*	10		3	7		SaSt
29	HIDDE	HIDDES	*	1			1		St
30	HOLLE	TIETES	*	1		1			Sa
31	IGLE	MELIS	*	4			4		St
32	JAKOB	PIETERS	*	2			2		St

33	JAKOB	TJEBBES	*	26		1	25		SaSt
34	JAKOB	VISSER	*	3				3	Zb
35	JAN	BOTES	*	24		3	21		SaSt
36	JAN	FERDINANDS	*	1			1		St
37	JAN	HARMENS	*	15			15		St
38	JAN	HENDRIKS	BROUWER	9		1	8		SaSt
39	JAN	HESSELS	*	12			12		St
40	JAN	JANS	KUIKEN	4		2	2		SaSt
41	JAN	KLASES	*	2			2		St
42	JAN	LUBBERTS	*	1		1			Sa
43	JELLE	EMILIUS	*	1			1		St
44	JELLE	FEDDES	*	2			2		St
45	JOCHEM	*	REDER	1			1		St
46	JOHANNES	ENNES	*	7			7		St
47	JOSEF	SIEBES	ZEEMAN	1			1		St
48	JOUKE	BAUKES	*	2		2			Sa
49	JOUKE	OKKES	*	3		1	1	1	SaStZb
50	JOUKE	SIERKS	*	22		4	18		SaSt
51	JURJEN	ANDRIES	*	1			1		St
52	JURJEN	EEDES	*	3			3		St
53	KLAAS	ALBERTS	*	15		2	13		SaSt
54	LIEBBE	BROERS	*	1		1			Sa
55	LIEUWE	ANNES	*	1			1		St
56	LIEUWE	JELLES	*	3			3		St
57	MARTEN	ARJENS	*	12			12		St
58	MEEUWIS	JAKOBS	*	1			1		St
59	MINNE	OKKES	*	2			2		St
60	PIEBE	KLASES	*	1		1			Sa
61	PIEBE	LAARS	*	13	3		10		ArSt
62	PIETER	ARENDS	*	10			10		St
63	PIETER	DIRKS	*	2			2		St
64	PIETER	DOUWES	*	12		1	11		SaSt
65	PIETER	JAKOBS	*	2	1	1			ArSa
66	PIETER	WIEBES	*	1			1		St
67	REIN	BAUKES	*	9			9		St
68	REINER	FEITSES	*	9		1	8		SaSt
69	REINER	TIETES	*	3			3		St
70	RIENK	ATES	*	15		1	14		SaSt
71	RIENK	KLASES	*	19		1	18		SaSt
72	RUURD	DOUWES	*	2			2		St
73	SIEBREN	HERES	*	6			6		St
74	SIEBREN	KARSTES	*	1		1			Sa
75	SIEMEN	OLFERTS	*	4		2	2		SaSt
76	SIKKE	DOUWES	*	7			7		St
77	SIPKE	HATTES	*	7			7		St
78	SIPKE	IDSES	*	1			1		St
79	TEEKE	HAITES	*	2			2		St
80	TJEERD	OEDES	*	3			3		St
81	WATSE	JOHANNES	*	7		1	6		SaSt
82	WIEBE	ARENDS	*	9			9		St
83	WIEBE	DOUWES	*	3			3		St
84	WIEBREN	OLFERTS	*	3		1	2		SaSt
85	WOPKE	WIEBES	*	2			2		St

1741-1760

Nr.	VN_2	PAT_2	AN_2	Totaal	Quo1749	SAANA	STRO	CODE
1	ALLERT	JAKOBS	*	6			6	St
2	ANNE	TJEERDS	*	1			1	St
3	AREND	MEIERTS	*	1			1	St
4	ARJEN	TJERKS	*	16			16	St
5	ARNOLDUS	*	BANNING	18			18	St
6	ARNOLDUS	NANNES	*	1			1	St
7	AUKE	SCHELTES	*	1			1	St
8	AUKE	WIEBES	*	6			6	St
9	BAUKE	FREERKS	JAGER	2			2	St
10	BAUKE	SIPKES	*	1	1			Qu
11	BEREND	PIETERS	*	1			1	St
12	BEREND	STEFFENS	*	7			7	St
13	DIRK	*	KARPER	1			1	St
14	DIRK	ALBERTS	*	23			23	St
15	DIRK	GERKES	*	6			6	St
16	DIRK	LASES	*	2			2	St
17	DIRK	PIETERS	FLAPPER	3			3	St
18	DIRK	TEEKES	BOER	14	1		13	QuSt

19	DIRK	WIETSES	BULL	1			1	St
20	DOEDE	ROELOFS	*	3			3	St
21	DOUWE	ALBERTS	*	2			2	St
22	DOUWE	DOUWES	*	7			7	St
23	DOUWE	HENDRIKS	*	14			14	St
24	DOUWE	JANS	*	1			1	St
25	DOUWE	KLASES	*	31	1		30	QuSt
26	DOUWE	KLASES	BOER	11			11	St
27	DOUWE	TEEKES	BOER	1			1	St
28	EEDE	DIRKS	*	1			1	St
29	EISE	KLASES	*	2			2	St
30	ERRIT	TABES	*	1			1	St
31	FEDDE	MOSES	*	1			1	St
32	FOKKE	SJOERDS	*	1			1	St
33	FOKKE	TJEERDS	*	2			2	St
34	FOPPE	JANS	*	1			1	St
35	FREERK	BAUKES	*	1			1	St
36	GABE	MEINERTS	*	1			1	St
37	GEELE	FOKKES	*	5			5	St
38	GERBEN	ANNES	*	2			2	St
39	GERBEN	JANS	*	3			3	St
40	GERBEN	PIETERS	BLIJ	37			37	St
41	GERRIT	HARMENS	BOTERKOPER	1			1	St
42	GERRIT	HENDRIKS	*	26	1		25	QuSt
43	GERRIT	JANS	*	6			6	St
44	GERRIT	KORNELIS	BOER	2			2	St
45	GERRIT	ROELOFS	VISSER	3			3	St
46	GIJSBERT	MINSES	*	1			1	St
47	HAIE	BAUKES	*	1			1	St
48	HANS	CHRISTIAANS	JAKOBS	1			1	St
49	HARKE	BERNARDUS	*	5	1		4	QuSt
50	HART	PIETERS	*	1			1	St
51	HENDRIK	*	STOKVIS	1			1	St
52	HENDRIK	HESSELS	*	1			1	St
53	HENDRIK	ROELOFS	*	1			1	St
54	HENDRIK	STOFFELS	*	22	1		21	QuSt
55	HENDRIK	WILLEMS	*	2			2	St
56	HEPKE	LASES	*	2			2	St
57	HERE	HILLES	SLOEP	37	1	1	35	QuSaSt
58	HESSEL	MINNES	*	1	1			Qu
59	HIDDE	ANDRIES	*	8			8	St
60	HIELKE	ANNES	*	3			3	St
61	HILLE	HERES	SLOEP	3			3	St
62	HILLE	SIKKES	*	1			1	St
63	HOITE	SIEBRENS	*	1			1	St
64	IDS	PIERS	*	11			11	St
65	IEBE	DOUWES	*	10			10	St
66	IEBE	MEINTES	*	7			7	St
67	IEBELE	KLASES	*	8			8	St
68	IEPE	THOMAS	*	1			1	St
69	IJSBRAND	PIETERS	*	4			4	St
70	JAKLE	PIERS	*	1			1	St
71	JAKOB	JANS	*	1			1	St
72	JAKOB	MARTENS	*	9			9	St
73	JAKOB	RUURDS	*	4			4	St
74	JAKOB	WIEPKES	SCHOTSMAN	30	1		29	QuSt
75	JAN	*	BAKKER	1			1	St
76	JAN	*	GRINDET	1			1	St
77	JAN	*	SMID	1	1			Qu
78	JAN	ANNES	KUIPER	1			1	St
79	JAN	ARJENS	KOK	2			2	St
80	JAN	CHRISTOFFELS	VEENSTRA	1	1			Qu
81	JAN	EGBERTS	*	20	1		19	QuSt
82	JAN	ELTES	SNIP	2			2	St
83	JAN	HENDRIKS	*	2			2	St
84	JAN	HESSELS	*	1			1	St
85	JAN	HIDDES	BOKKES	20			20	St
86	JAN	JANS	SMIT	5			5	St
87	JAN	KLASES	NAP	1			1	St
88	JAN	PIEKES	*	15			15	St
89	JAN	PIETERS	*	5			5	St

90	JAN	SIKKES	*	1			1	St
91	JAN	TIJSES	*	1			1	St
92	JAN	WALLES	*	39		1	38	SaSt
93	JARICH	ANDRIES	*	28	1		27	QuSt
94	JARICH	JANS	*	2			2	St
95	JELSE	PIERS	*	1			1	St
96	JENTJE	JANS	*	1			1	St
97	JETSE	DIRKS	MOLENAAR	2			2	St
98	JETSE	PIETERS	*	3			3	St
99	JOHANNES	FEIKES	*	2			2	St
100	JOHANNES	MUNKERUS	*	2			2	St
101	JOHANNES	PIETERS	*	1			1	St
102	JORIS	KLASES	HAAN	51	1		50	QuSt
103	JOSEF	PIERS	*	1			1	St
104	JURJEN	REINERS	*	1			1	St
105	KARST	*	MEIERTS	1			1	St
106	KLAAS	*	TOOLEN	4			4	St
107	KLAAS	FREERKS	*	1			1	St
108	KLAAS	HENDRIKS	*	1	1			Qu
109	KLAAS	JOUKES	*	1	1			Qu
110	KLAAS	PIERS	BOKKES	29	1		28	QuSt
111	KORNELIS	ENGELS	*	1			1	St
112	LAMMERT	WOPKES	*	1			1	St
113	LIEUWE	HESSELS	*	13	1		12	QuSt
114	LOLKE	ELINGS	*	1			1	St
115	LUBBERT	ENNES	VELDKAMP	1			1	St
116	LUBBERT	KORNELIS	*	1			1	St
117	MARTEN	*	SLEESWIJK	3			3	St
118	MARTEN	JOHANNES	BAKKER	25	1		24	QuSt
119	MARTEN	WIJNANDS	*	2			2	St
120	MELCHERT	JANS	*	1			1	St
121	MELIS	ATES	REINSMA	16	1		15	QuSt
122	NANNE	ANNES	*	3			3	St
123	OEGE	ALLES	KROONTJE	9	1		8	QuSt
124	OEGE	JANS	*	1	1			Qu
125	OLE	KLASES	*	1			1	St
126	OLFERT	TEEKES	*	2			2	St
127	PIER	EELKES	*	1	1			Qu
128	PIER	FONGERS	*	1	1			Qu
129	PIER	HESSELS	*	3			3	St
130	PIER	PIERS	*	31	1		30	QuSt
131	PIETER	AUKES	VRIES	1			1	St
132	PIETER	DIRKS	FLAPPER	26	1		25	QuSt
133	PIETER	DOUWES	ROOD	5			5	St
134	PIETER	FREERKS	BLEKER	1			1	St
135	PIETER	JANS	BOKKES	8			8	St
136	PIETER	KORNELIS	*	19	1		18	QuSt
137	PIETER	SIEMENS	*	1			1	St
138	PIETER	TUIK	*	1			1	St
139	REIER	DIRKS	FLAPPER	34			34	St
140	RIENK	*	SLEESWIJK	57	1		56	QuSt
141	RIENK	ALEFS	*	2			2	St
142	RIENK	DOUWES	*	8			8	St
143	ROBIJN	KLASES	*	34	1		33	QuSt
144	ROELOF	DOEDES	KLUWER	12			12	St
145	ROELOF	FREERKS	BLAUW	1			1	St
146	ROELOF	ROELOFS	*	1			1	St
147	ROMKE	JANS	*	3			3	St
148	RUURD	RUURDS	*	1			1	St
149	SCHELTE	DOUWES	*	2			2	St
150	SEERP	MUNKERUS	*	3			3	St
151	SIBBELE	EEUWES	*	4			4	St
152	SIEBE	KLASES	*	3			3	St
153	SIEBOUT	JELMERS	*	11			11	St
154	SIEBOUT	KLASES	*	2			2	St
155	SIEBREN	FOKKES	*	3			3	St
156	SIEBREN	PIETERS	*	12			12	St
157	SIERK	*	SLOT	1			1	St
158	SIETSE	ALLERTS	*	15	1		14	QuSt
159	SIKKE	JELLES	SLEESWIJK	44	1		43	QuSt
160	SIKKE	JETSES	*	42			42	St

161	SIKKE	TEEKES	*	1			1	St
162	SIPKE	DOUWES	*	28			28	St
163	SIPKE	KLASES	*	3			3	St
164	SIPKE	WOPKES	*	11			11	St
165	SJOERD	GERBENS	*	6			6	St
166	SJOERD	HESSELS	*	1			1	St
167	SJOERD	JAKOBS	*	21	1		20	QuSt
168	SJOUKE	GEERTS	*	2			2	St
169	TABE	DOUWES	ROOS	17			17	St
170	TEEDE	HENDRIKS	*	1	1			Qu
171	TEEDE	TIEMENS	*	27			27	St
172	TEEKELE	JANS	*	1			1	St
173	TEUNIS	HENDRIKS	*	1			1	St
174	TEUNIS	KLASES	*	1			1	St
175	THOMAS	DIRKS	*	13			13	St
176	TIELE	ELIAS	TIELEMANS	1			1	St
177	TIETE	HIELKES	*	1	1			Qu
178	TIETE	HOLLES	HANIA	35	1		34	QuSt
179	TIETE	JENTJES	*	1			1	St
180	TIETE	PIETERS	*	1			1	St
181	TIJS	GERRITS	*	2			2	St
182	TIJS	PIERS	*	13			13	St
183	TJALF	ADAMS	*	2			2	St
184	TJEERD	BAUKES	*	1			1	St
185	TJEPKE	BERNARDUS	*	22			22	St
186	TODE	WILLEMS	GROENHOF	2			2	St
187	WATSE	HESSELS	*	1			1	St
188	WIEBE	AUKES	*	8	1		7	QuSt
189	WIEBE	HERES	*	1	1			Qu
190	WIEBE	IESKES	*	6	1		5	QuSt
191	WIEBE	REMKES	*	3			3	St
192	WILLEM	EGBERTS	*	6			6	St
193	WOPKE	JOUKES	*	3			3	St

1791-1810

Nr.	VN_2	PAT_2	AN_2	Totaal	RgpLev	STRO	CODE
1	ALBERT	ARJENS	*	7		7	St
2	ANDRIES	ARJENS	STRUIK	7		7	St
3	ANNE	LIEUWES	BUMA	1	1		Le
4	ANSKE	STEFFENS	*	1		1	St
5	ARJEN	ALBERTS	*	6		6	St
6	ATE	JOCHEMS	JOUSTRA	1		1	St
7	ATSE	WILLEMS	*	2		2	St
8	AUKE	WIEBES	*	2		2	St
9	BAARTE	FEDDES	*	1		1	St
10	DANIEL	SIEMENS	*	8		8	St
11	DAVID	HILLES	*	1		1	St
12	DOUWE	JENTJES	*	4		4	St
13	DOUWE	LIEUWES	*	3		3	St
14	DOUWE	WIEBES	FALKS	10		10	St
15	EGBERT	ARENDS	*	1		1	St
16	ELIAS	*	TIELEMAN	1		1	St
17	EVERT	PIETERS	*	1		1	St
18	FEDDE	SIEBRENS	*	3		3	St
19	FEIKE	HENDRIKS	BOER	3		3	St
20	FOLKERT	HIDDES	MINSES	10		10	St
21	FOPPE	GERKES	HINGST	1		1	St
22	FRANS	HARMENS	*	2		2	St
23	FREERK	*	AARDMAN	1		1	St
24	FREERK	D.	DUBLINGA	2		2	St
25	FREERK	JAKOBS	*	1		1	St
26	GERBEN	*	BAKKER	1		1	St
27	GERLOF	FOPKES	*	1		1	St
28	GERRIT	ROBIJNS	*	2		2	St
29	GERRIT	SIETSES	PANNE	9		9	St
30	GOOITSEN	SJOERDS	ODING	5		5	St
31	GOSSE	SJOERDS	*	4		4	St
32	HANS	WARNERS	*	1		1	St

33	HARMEN	MEIERTS	*	4		4	St
34	HARMEN	WIGLES	*	4		4	St
35	HENDRIK	KORNELIS	KROL	5		5	St
36	HERE	SIEMENS	KROON	3		3	St
37	IJSBRAND	KLASES	*	5		5	St
38	J.	ATES	KROONTJE	1		1	St
39	JAKOB	BONNES	JAKOBS	6		6	St
40	JAKOB	HIELKES	*	8		8	St
41	JAN	ARENDS	*	5		5	St
42	JAN	FEDDES	*	6		6	St
43	JAN	JAKOBS	POLLE	1		1	St
44	JAN	MENS	REMMERTS	8		8	St
45	JAN	WARNERS	*	3		3	St
46	JAPHET	FLETCHER	*	1		1	St
47	JENTJE	WARNERS	WIND	2		2	St
48	JETSE	WIEBES	*	10		10	St
49	JURJEN	SCHOL	*	1		1	St
50	KLAAS	PIETERS	*	1		1	St
51	KOERT	BERENDS	*	8		8	St
52	LODEWIJK	TH.	SCHENKENBORG	1		1	St
53	MARTEN	*	BORNHOLM	1		1	St
54	MEINE	LUITJENS	*	7		7	St
55	OEGE	ALLES	KORNELIS	3		3	St
56	OLFERT	DOUWES	*	7		7	St
57	PIER	HANSES	VISSER	4		4	St
58	PIETER	ALBERTS	BOER	11		11	St
59	PIETER	JAKOBS	*	6		6	St
60	PIETER	REIERS	FLAPPER	1		1	St
61	PIETER	TOBIAS	*	2		2	St
62	REIN	TJEPKES	MOLENAAR	5		5	St
63	REIN	TJERK	OTTEMA	4		4	St
64	RIENK	AGES	HARMENS	8		8	St
65	RIENK	KOENRAADS	*	6		6	St
66	SEERP	*	MUNKERUS	2		2	St
67	SIEBREN	REINS	*	2		2	St
68	SIEDS	JAKOBS	*	1		1	St
69	SIEMEN	STOFFELS	*	4		4	St
70	STEFFEN	A.	AKKERMAN	1		1	St
71	TEEKELE	PIERS	VISSER	8		8	St
72	TJEERD	HIELKES	BOER	6		6	St
73	TJERK	REINS	MOLENAAR	2		2	St
74	WILLEM	ATSES	*	4		4	St

Woudsend

1691-1710

Nr.	VN_2	PAT_2	AN_2	Totaal	Lootsma	SAANA	SC IJlst	STRO	CODE
1	AUKE	JETSES	*	1			1		Scij
2	BAUKE	LIEUWKES	*	1		1			Sa
3	DOOITSE	SIEMENS	*	3			1	2	ScijSt
4	DOUWE	AGES	*	1			1		Scij
5	GOSSE	JURJENS	*	1			1		Scij
6	GOSSE	KLASES	*	1			1		Scij
7	HIELKE	SIETSES	*	1			1		Scij
8	HIELKE	WALLES	*	1			1		Scij
9	HOITE	WALLES	*	1			1		Scij
10	HOLLE	WALLES	*	1			1		Scij
11	IEDE	FEIKES	*	1			1		Scij
12	IEPE	MELLES	*	2		1	1		SaScij
13	JAITSE	JELMERS	*	1			1		Scij
14	JAKOB	JELTES	*	1			1		Scij
15	JELLE	JURJENS	*	1			1		Scij
16	JELLE	KORNELIS	*	1			1		Scij
17	JETSE	DOUWES	*	1			1		Scij
18	JOHANNES	JAITSES	*	1			1		Scij
19	JOUKE	SIETSES	*	1			1		Scij
20	JURJEN	REINERS	*	1			1		Scij
21	JURJEN	WILLEMS	*	1			1		Scij
22	KORNELIS	JELMERS	*	1			1		Scij
23	MARTEN	JELLES	*	1			1		Scij

24	OEBELE	JURJENS	*	2		1	1		SaScij
25	RINTJE	HESSELS	*	1			1		Scij
26	RINTJE	JOHANNES	*	1			1		Scij
27	RUURD	HIELKES	*	2	1	1			LoSa
28	SIEMEN	KLASES	*	1			1		Scij
29	SIEMEN	LOLLES	*	1			1		Scij
30	SIETSE	JOUKES	*	1			1		Scij
31	SIETSE	SIETSES	OUDE	1			1		Scij
32	TEEKE	JETSES	*	1			1		Scij
33	TJEERD	JANS	*	1			1		Scij

1741-1760

Nr.	VN_2	PAT_2	AN_2	Totaal	Lootsma	Quo1749	SAANA	STRO	CODE
1	ABE	AGES	*	1				1	St
2	ABE	DOUWES	*	4				4	St
3	ADAM	MOSS	*	1				1	St
4	ANDRIES	REINERS	*	15				15	St
5	ANNE	BAUKES	*	23		1		22	QuSt
6	ANNE	GERBENS	BAKKER	2				2	St
7	ANNE	REINS	*	4				4	St
8	ANNE	ROELOFS	*	1				1	St
9	APKE	HERES	*	1				1	St
10	AREND	*	HARTMANS	8				8	St
11	AREND	BERENDS	*	1				1	St
12	ATE	*	HARTMANS	17				17	St
13	ATSE	GERKES	DROOGEN	22				22	St
14	ATSE	HENDRIKS	*	1				1	St
15	ATSE	HESSELS	*	41		1		40	QuSt
16	ATSE	HIELKES	*	1				1	St
17	ATSE	JARICHS	*	1				1	St
18	BAUKE	FEIKES	*	1				1	St
19	BENEDICTUS	ANNES	*	1				1	St
20	BEREND	TJEERDS	*	1				1	St
21	BINKE	JELLES	BOER	4				4	St
22	BOUWE	JAITSES	*	1				1	St
23	BROER	JANS	*	10				10	St
24	DIEDERIK	PIETERS	*	1				1	St
25	DIRK	JAKOBS	*	2				2	St
26	DIRK	JANS	*	22				22	St
27	DIRK	LASES	*	1				1	St
28	DIRK	WIJNANDS	*	2				2	St
29	DOOITSE	SIETSES	*	1				1	St
30	DOUWE	AUKES	LAMMERTS	5		1		4	QuSt
31	DOUWE	FRANKES	*	1				1	St
32	DOUWE	HARINGS	*	5				5	St
33	DOUWE	HESSELS	*	3				3	St
34	DOUWE	JANS	*	1				1	St
35	DOUWE	MINNES	*	24				24	St
36	DOUWE	SIMKES	*	2				2	St
37	DOUWE	TJAMMES	*	35		1	1	33	QuSaSt
38	EDWARD	FREERKS	*	1				1	St
39	EEDE	ANNES	KUIPER	1				1	St
40	EEUWKE	ANDRIES	*	7				7	St
41	ELING	JANS	*	1				1	St
42	ENNE	JETSES	*	1				1	St
43	EVERT	*	BAKS	14				14	St
44	EVERT	FREERKS	*	9				9	St
45	FEIKE	DOUWES	*	4				4	St
46	FOKKE	EEUWES	*	25		1		24	QuSt
47	FOKKE	ENGELS	*	30		1		29	QuSt
48	FOKKE	HARINGS	*	1				1	St
49	FOKKE	SJOERDS	*	1				1	St
50	FOKKE	TJEERDS	RUITER	2				2	St
51	FOLKE	MARTENS	*	1				1	St
52	FREERK	BAUKES	*	8				8	St
53	FREERK	JANS	*	12				12	St
54	GAUKE	OBBES	*	2				2	St
55	GEELE	FOKKES	*	21				21	St
56	GERBEN	ANNES	*	13		1		12	QuSt
57	GERBEN	SIETSES	*	10				10	St
58	GERKE	ATSES	*	53		1		52	QuSt
59	GERKE	OEPKES	*	1				1	St
60	GERRIT	ATSES	*	1				1	St

61	GERRIT	HARMENS	*	10		1		9	QuSt
62	HAANTJE	PIETERS	*	1				1	St
63	HAIE	JANS	*	30				30	St
64	HAIE	WATSES	*	1				1	St
65	HANS	KARSTES	*	1				1	St
66	HARING	KORNELIS	KOE	30		1		29	QuSt
67	HARING	TEUNIS	*	2				2	St
68	HART	PIETERS	*	1				1	St
69	HARTMAN	LUBBERTS	*	1				1	St
70	HARTMAN	TIEMENS	*	3				3	St
71	HEMKE	HIELKES	*	1				1	St
72	HENDRIK	HARMENS	*	1				1	St
73	HENDRIK	MINNES	*	29				29	St
74	HENDRIK	SCHELTES	*	1	1				Lo
75	HEPKE	LASES	*	2				2	St
76	HERE	JAKOBS	BAKKER	1				1	St
77	HESSEL	JANS	*	37				37	St
78	HESSEL	JELLES	*	39		1		38	QuSt
79	HESSEL	OLFERTS	*	2				2	St
80	HIBBE	HARMENS	*	1				1	St
81	HIDDE	REINS	*	2				2	St
82	HIELKE	BAUKES	*	3		1		2	QuSt
83	HIELKE	HARMENS	*	1				1	St
84	HIELKE	JELLES	*	1				1	St
85	HIELKE	KLEISES	*	1				1	St
86	HIELKE	LOLLES	*	2				2	St
87	HILDERT	SIEBES	*	1				1	St
88	HOBBE	GERARDUS	HOBBES	1				1	St
89	HOTSE	HIELKES	*	5				5	St
90	IDS	AUKES	*	1				1	St
91	IDS	MINNES	*	17				17	St
92	IEDE	DOOITSES	*	11				11	St
93	IEME	JAKOBS	*	19				19	St
94	IEPE	HERES	*	3				3	St
95	IEPE	JETSES	*	15		1		14	QuSt
96	IEPE	SIERKS	*	7				7	St
97	IEPE	SIETSES	*	1				1	St
98	IETSEN	MINNES	*	1			1		Sa
99	JAKOB	ANNES	*	1				1	St
100	JAKOB	GERRITS	*	2				2	St
101	JAKOB	HENDRIKS	*	27				27	St
102	JAKOB	HOBBES	*	35		1		34	QuSt
103	JAKOB	JETSES	*	1				1	St
104	JAKOB	LIEUWES	*	3		1		2	QuSt
105	JAKOB	PIETERS	*	1				1	St
106	JAKOB	SIEBRENS	*	25				25	St
107	JAN	*	HOLLANDER	3				3	St
108	JAN	*	POSTMA	5				5	St
109	JAN	ANDRIES	*	1				1	St
110	JAN	DOEDES	*	1				1	St
111	JAN	FEITSES	BAKKER	16				16	St
112	JAN	HESSELS	VISSER	7				7	St
113	JAN	JELLES	HOLLANDER	4				4	St
114	JAN	OENES	*	7		1		6	QuSt
115	JAN	RINTJES	*	17		1		16	QuSt
116	JAN	SAKES	*	23		1	2	20	QuSaSt
117	JAN	WIEBES	*	1		1			Qu
118	JARICH	JANS	*	1				1	St
119	JELLE	HANSES	*	2				2	St
120	JELLE	HESSELS	*	1				1	St
121	JELLE	JETSES	*	1				1	St
122	JELLE	KORNELIS	KOE	7		1		6	QuSt
123	JELTE	RINTJES	*	19				19	St
124	JENTJE	JAKOBS	*	4				4	St
125	JENTJE	SAKES	*	20		1		19	QuSt
126	JETSE	AUKES	*	2				2	St
127	JETSE	TEEKES	*	5				5	St
128	JOCHEM	EILES	*	1				1	St
129	JOHANNES	RIENKS	*	44		1		43	QuSt
130	JOHANNES	RINTJES	*	10		1		9	QuSt
131	JOUKE	WIEBES	*	32				32	St
132	JURJEN	KORNELIS	KOE	6				6	St
133	KARST	JANS	*	6				6	St
134	KLAAS	HANSES	ZWARTS	1				1	St
135	KLAAS	HIELKES	BOELES	2				2	St

136	KLAAS	MURKS	*	4		1		3	QuSt
137	KLAAS	SCHELTES	*	13				13	St
138	KLAAS	SIEBRENS	*	1				1	St
139	KLAAS	TJEERDS	*	1				1	St
140	KORNELIS	*	DUIN	1				1	St
141	KORNELIS	*	UITMAN	1				1	St
142	KORNELIS	ANDRIES	*	1				1	St
143	KORNELIS	ARJENS	BAKKER	4				4	St
144	KORNELIS	DOUWES	HAAN	1				1	St
145	KORNELIS	HENDRIKS	*	1				1	St
146	KORNELIS	IDSES	*	1				1	St
147	KORNELIS	WILLEMS	*	5				5	St
148	LAMMERT	TJALLINGS	*	2				2	St
149	LIEKELE	FEITSES	BAKKER	27				27	St
150	LISKE	SIETSES	*	7				7	St
151	LOLLE	LOLLES	*	8				8	St
152	LOLLE	SIETSES	(A)	1				1	St
153	LOLLE	SIETSES	*	18				18	St
154	LOUW	JANS	*	8				8	St
155	LUITJEN	ROELOFS	KOE	8				8	St
156	MARTEN	HARINGS	KOE	2				2	St
157	MELCHERT	JANS	*	1				1	St
158	MINK	WESSELS	*	1				1	St
159	MINNE	AUKES	BAKKER	2				2	St
160	MINNE	DOUWES	*	1		1			Qu
161	NANNE	JANS	*	1		1			Qu
162	OENE	IEPES	*	1				1	St
163	OKKE	HESSELS	*	1				1	St
164	PAULUS	HIELKES	*	7				7	St
165	PIEBE	JANS	SIPMA	2				2	St
166	PIEBE	JELLES	*	26		1		25	QuSt
167	PIEBE	OBBES	*	32				32	St
168	PIER	HOEKES	*	1				1	St
169	PIETER	AUKES	*	1				1	St
170	PIETER	DIRKS	FLAPPER	21				21	St
171	PIETER	FEIKES	*	1				1	St
172	PIETER	HARMENS	*	12				12	St
173	PIETER	JILTS	GROOT	10				10	St
174	PIETER	MEIERTS	*	1				1	St
175	PIETER	PAULUS	JONGE	8		1		7	QuSt
176	REIN	WOUTERS	*	3				3	St
177	REINER	SIERDS	*	1				1	St
178	REINER	TJEERDS	*	47		1		46	QuSt
179	RICHARD	FOLKERTS	*	1				1	St
180	RIEMER	WIEGERS	*	15				15	St
181	RIENK	HIELKES	*	25		1		24	QuSt
182	RINTJE	JANS	*	10				10	St
183	RINTJE	JOHANNES	*	19				19	St
184	RINTJE	SIETSES	*	8				8	St
185	ROELOF	KORNELIS	KOE	8		1		7	QuSt
186	ROMKE	SIETSES	*	1				1	St
187	ROMMERT	MINNES	*	21				21	St
188	ROMMERT	RINNERTS	*	1				1	St
189	RUTGER	DOEDES	*	1				1	St
190	RUURD	IEPES	HONSTRA	15				15	St
191	RUURD	RUURDS	*	1				1	St
192	RUURD	TIETES	*	2				2	St
193	RUURD	TJEERDS	*	17				17	St
194	SAKE	JANS	*	2				2	St
195	SIBBELE	STELLE	*	1				1	St
196	SIEBE	JELLES	*	7				7	St
197	SIEBE	MEINES	*	18				18	St
198	SIEBE	MELLES	*	41		1		40	QuSt
199	SIEBOUT	TJEPKES	*	5				5	St
200	SIEMEN	*	HAM	1				1	St
201	SIEMEN	AGES	*	5				5	St
202	SIEMEN	HOMMES	*	3				3	St
203	SIEMEN	LOLLES	*	1		1			Qu
204	SIEMEN	TJEPKES	*	1				1	St
205	SIETSE	JAKOBS	HEMRICA	13				13	St
206	SIETSE	LIEKELES	STORM	2		1		1	QuSt
207	SIETSE	PIERS	*	2				2	St
208	SIETSE	TJEERDS	*	12				12	St
209	SIETSE	TJEERDS	VRIES	9				9	St
210	SIETSE	WALLES	*	8				8	St

211	SIKKE	JENTJES	*	28		1		27	QuSt
212	SIKKE	KLEISES	*	10				10	St
213	SIKKE	TEEKES	*	1				1	St
214	SIMKE	HIELKES	*	20		1		19	QuSt
215	SIPKE	GERRITS	*	10			2	8	SaSt
216	SIPKE	KLASES	*	2				2	St
217	SIPPE	DIRKS	*	1				1	St
218	SJOERD	ANNES	PRANGER	9				9	St
219	SOLKE	MARTENS	*	13				13	St
220	STEFFEN	ARJENS	*	46		1		45	QuSt
221	TEEKE	JELLES	BOER	3				3	St
222	TIEMEN	LUBBERTS	*	15		1		14	QuSt
223	TIJS	FRANSES	BOER	1				1	St
224	TJALLING	TJEMMES	*	11		1		10	QuSt
225	TJEBBE	JELLES	*	2				2	St
226	TJEBBE	PIETERS	DEINUM	4				4	St
227	TJEERD	REINERS	*	31		1		30	QuSt
228	TJERNE	AUKES	*	2				2	St
229	WALLE	HOITES	*	10		1		9	QuSt
230	WATSE	HESSELS	*	1				1	St
231	WIEBE	JOUKES	*	1				1	St
232	WIEBE	PIEBES	*	4				4	St
233	WIEPKE	DIRKS	FLAPPER	35				35	St
234	WIKKE	JANS	*	1				1	St
235	WILLEM	ARENDS	*	3				3	St
236	WOBBE	JELLES	*	1				1	St
237	WOUTER	EELKES	*	8				8	St

1791-1810

Nr.	VN_2	PAT_2	AN_2	Totaal	Lootsma	STRO	CODE
1	ADAM	PIETERS	GROOT	2		2	St
2	ANNE	JOUKES	*	7		7	St
3	ARJEN	STEFFENS	*	4		4	St
4	DOUWE	EINTES	BOER	2		2	St
5	EEUWE	ENNES	*	8		8	St
6	FEDDE	SIEBRENS	*	5		5	St
7	FREERK	JANS	VONK	1		1	St
8	GEERT	WILLEMS	*	5		5	St
9	GEORGIUS	HENDRIKS	QUEDENS	3		3	St
10	GERRIT	KORNELIS	*	1		1	St
11	GERRIT	WILLEMS	*	3		3	St
12	HARING	MARTENS	KOE	9		9	St
13	HOMME	DIRKS	*	4		4	St
14	IENSE	HENDRIKS	*	1	1		Lo
15	JAKOB	TJEERDS	*	6		6	St
16	JAN	KIMME	*	4		4	St
17	JAN	WESSELS	*	4		4	St
18	JELLE	HANSES	*	2		2	St
19	KLAAS	HARMENS	*	12		12	St
20	LOLLE	HARINGS	NAUTA	7		7	St
21	PETRUS	PIEBES	SIPMA	3		3	St
22	REINER	SIETSES	JONGE	1		1	St
23	SIEBOUT	JANS	VONK	7		7	St
24	SIEMEN	SIEBRENS	*	2		2	St
25	SIETSE	JAKOBS	JONGE	4		4	St
26	TJEERD	SIKKES	*	2		2	St
27	WIEBE	HENDRIKS	*	9		9	St
28	WIETSE	BAUKES	*	3		3	St

4.3.3 Overzicht aantal vermeldingen en schippers per bronnencombinatie

Bron: bijlage 4.3.1 en 4.3.2.

Harlingen

1641-1660	Totaal	Archangel	Gijsbers	LGA	LGHa	LGHo	Lootsma	Norisont	SAANA	Schreiner	STRO
Schippers (totaal)	442	16	23	90	101	5	1	4	48	8	322
Vermeldingen (totaal)	3263	22	28	128	222	11	1	6	92	10	2743
Aantal niet STRO sch.	120	1	17	47	58	4	1	3	8	1	0
Verm niet STRO sch.	225	1	21	66	112	9	1	4	10	1	0

Broncombinatie	1641-1660	Archangel	Gijsbers	LGA	LGHa	LGHo	Lootsma	Norisont	SAANA	Schreiner	STRO
Ar	1	Ar									
ArGLaLhaSaSt	1	Ar	G	La	Lha				Sa		St
ArLaLhaSaSt	4	Ar		La	Lha				Sa		St
ArLaSaScSt	1	Ar		La					Sa	Sc	St
ArLaSaSt	1	Ar		La					Sa		St
ArLaSt	2	Ar		La							St
ArLhaSaSt	1	Ar			Lha				Sa		St
ArSaSt	2	Ar							Sa		St
ArSt	3	Ar									St
G	15		G								
GLaLha	1		G	La	Lha						
GLaLhaSt	2		G	La	Lha						St
GLaSt	1		G	La							St
GLha	1		G								
GSt	2		G								St
La	33			La							
LaLha	12			La	Lha						
LaLhaSaSt	4			La	Lha				Sa		St
LaLhaSt	5			La	Lha						St
LaLhoSaSt	1			La		Lho			Sa		St
LaSa	1			La					Sa		
LaSaScSt	1			La					Sa	Sc	St
LaSaSt	9			La					Sa		St
LaSt	11			La							St
Lha	41				Lha						
LhaNo	1				Lha			No			
LhaSa	2				Lha				Sa		
LhaSaScSt	1				Lha				Sa	Sc	St
LhaSaSt	6				Lha				Sa		St
LhaScSt	1				Lha					Sc	St
LhaSt	18				Lha						St
Lho	3					Lho					
LhoNo	1					Lho		No			
Lo	1						Lo				
No	1							No			
NoSt	1										St
Sa	5								Sa		
SaSt	8								Sa		St
Sc	1									Sc	
ScSt	3									Sc	
St	233										St

1691-1710	Totaal	Archangel	SAANA	STRO	ZbriAms
Schippers (totaal)	166	3	57	145	20
Vermeldingen (totaal)	1405	13	105	1261	26
Aantal niet STRO sch.	21	0	16	0	7
Verm niet STRO sch.	24	0	17	0	7

Broncombinatie	1691-1710	Archangel	SAANA	STRO	ZbriAms
ArSaSt	1	Ar	Sa	St	
ArSaStZb	1	Ar	Sa	St	Zb
ArStZb	1	Ar		St	Zb
Sa	14		Sa		
SaSt	36		Sa	St	
SaStZb	3		Sa	St	Zb
SaZb	2		Sa		Zb
St	95			St	
StZb	8			St	Zb
Zb	5				Zb

1741-1760	Totaal	Quo1749	SAANA	STRO
Schippers (totaal)	196	47	2	179
Vermeldingen (totaal)	1242	47	2	1193
Aantal niet STRO sch.	17	17	0	0
Verm niet STRO sch.	17	17	0	0

Broncombinatie	1741-1760	Quo1749	SAANA	STRO
Qu	17	Qu		
QuSaSt	1	Qu	Sa	St
QuSt	29	Qu		St
SaSt	1		Sa	St
St	148			St

1791-1810	Totaal	RgpLev	STRO
Schippers (totaal)	39	2	38
Vermeldingen (totaal)	117	3	114
Aantal niet STRO sch.	1	1	0
Verm niet STRO sch.	2	2	0

Broncombinatie	1791-1810	RgpLev	STRO
Le	1	Le	
LeSt	1	Le	St
St	37		St

Heerenveen

1691-1710	Totaal	SAANA
Schippers (totaal)	1	1
Vermeldingen (totaal)	1	1
Aantal niet STRO sch.	1	1
Verm niet STRO sch.	1	1

Broncombinatie	1691-1710	SAANA
Sa	1	Sa

1741-1760	Totaal	Quo1749	SAANA	STRO
Schippers (totaal)	140	44	2	111
Vermeldingen (totaal)	1188	44	2	1142
Aantal niet STRO sch.	29	29	0	0
Verm niet STRO sch.	29	29	0	0

Broncombinatie	1741-1760	Quo1749	SAANA	STRO
Qu	29	Qu		
QuSaSt	2	Qu	Sa	St
QuSt	13	Qu		St
St	96			St

1791-1810	Totaal	RgpLev	STRO
Schippers (totaal)	15	1	15
Vermeldingen (totaal)	15	1	15
Aantal niet STRO sch.	0	0	0
Verm niet STRO sch.	0	0	0

Broncombinatie	1791-1810	RgpLev	STRO
LeSt	1	Le	St
St	14		St

Hindeloopen

1641-1660	Totaal	Archangel	Gijsbers	LGA	LGHa	LGHo	Lootsma	Norisont	SAANA	Schreiner	STRO
Schippers (totaal)	349	20	2	120	13	8	1	12	80	32	265
Vermeldingen (totaal)	1654	27	2	253	19	25	1	20	140	67	1100
Aantal niet STRO sch.	84	3	1	55	8	6	1	8	16	8	0
Verm niet STRO sch.	196	3	1	112	14	14	1	16	21	14	0

Broncombinatie	1641-1660	Archangel	Gijsbers	LGA	LGHa	LGHo	Lootsma	Norisont	SAANA	Schreiner	STRO
Ar	2	Ar									
ArGLaSaSt	1	Ar	G	La					Sa		St
ArLaNoSaSt	1	Ar		La				No	Sa		St
ArLaSaScSt	4	Ar		La					Sa	Sc	St
ArLaSaSt	5	Ar		La					Sa		St
ArLaSt	1	Ar		La							St
ArLhaSaSt	1	Ar			Lha				Sa		St
ArSa	1	Ar							Sa		
ArSaScSt	1	Ar							Sa	Sc	St
ArSaSt	2	Ar							Sa		St
ArSt	1	Ar									St
G	1		G								
La	41			La							
LaLhaLho	1			La	Lha	Lho					
LaLhaSaScSt	1			La	Lha				Sa	Sc	St
LaLhaSaSt	1			La	Lha				Sa		St
LaLhaSt	2			La	Lha						St
LaLho	1			La		Lho					
LaNoSa	1			La				No	Sa		
LaNoSaSt	1			La				No	Sa		St
LaNoSc	1			La				No		Sc	
LaNoSt	1			La				No			St
LaSa	7			La					Sa		
LaSaSc	1			La					Sa	Sc	
LaSaScSt	5			La					Sa	Sc	St
LaSaSt	25			La					Sa		St
LaSc	2			La						Sc	
LaScSt	4			La						Sc	St
LaSt	13			La							St
Lha	9				Lha						
LhoNo	1					Lho		No			
LhoSa	1					Lho			Sa		
LhoSt	2					Lho					St
Lo	1						Lo				
No	4							No			
NoSa	1							No	Sa		
NoSt	1							No			St
Sa	4								Sa		
SaScSt	5								Sa	Sc	St
SaSt	11								Sa		St
Sc	4										
ScSt	4									Sc	St
St	172										St

1691-1710	Totaal	Archangel	Lootsma	SAANA	STRO	ZbriAms
Schippers (totaal)	316	61	1	119	286	27
Vermeldingen (totaal)	2808	112	1	298	2356	44
Aantal niet STRO sch.	30	13	0	16	0	5
Verm niet STRO sch.	43	19	0	18	0	6

Broncombinatie	1691-1710	Archangel	Lootsma	SAANA	STRO	ZbriAms
Ar	9	Ar				
ArSa	3	Ar		Sa		
ArSaSt	31	Ar		Sa	St	
ArSaStZb	4	Ar		Sa	St	Zb
ArSt	13	Ar			St	
ArZb	1	Ar				Zb
LoSaSt	1		Lo			
Sa	13			Sa		
SaSt	58			Sa	St	
SaStZb	9			Sa	St	Zb
St	161				St	
StZb	9				St	Zb
Zb	4					Zb

1741-1760	Totaal	Lootsma	Quo1749	STRO
Schippers (totaal)	268	8	49	263
Vermeldingen (totaal)	2877	8	49	2820
Aantal niet STRO sch.	5	2	3	0
Verm niet STRO sch.	5	2	3	0

Broncombinatie	1741-1760	Lootsma	Quo1749	STRO
Lo	2	Lo		
LoQuSt	3	Lo	Qu	St
LoSt	3	Lo		St
Qu	3		Qu	
QuSt	43		Qu	St
St	214			St

1791-1810	Totaal	Lootsma	STRO
Schippers (totaal)	56	7	54
Vermeldingen (totaal)	185	7	178
Aantal niet STRO sch.	2	2	0
Verm niet STRO sch.	2	2	0

Broncombinatie	1791-1810	Lootsma	STRO
Lo	2	Lo	
LoSt	5	Lo	St
St	49		St

Lemmer

1691-1710	Totaal	SAANA
Schippers (totaal)	3	3
Vermeldingen (totaal)	4	4
Aantal niet STRO sch.	3	3
Verm niet STRO sch.	4	4

Broncombinatie	1691-1710	SAANA
Sa	3	Sa

1741-1760	Totaal	Quo1749	SAANA	STRO
Schippers (totaal)	150	38	2	140
Vermeldingen (totaal)	1262	38	2	1222
Aantal niet STRO sch.	10	10	0	0
Verm niet STRO sch.	10	10	0	0

Broncombinatie	1741-1760	Quo1749	SAANA	STRO
Qu	10	Qu		
QuSaSt	1	Qu	Sa	St
QuSt	27	Qu		St
SaSt	1		Sa	St
St	111			St

1791-1810	Totaal	Lootsma	RgpLev	STRO
Schippers (totaal)	62	1	1	62
Vermeldingen (totaal)	303	1	1	301
Aantal niet STRO sch.	0	0	0	0
Verm niet STRO sch.	0	0	0	0

Broncombinatie	1791-1810	Lootsma	RgpLev	STRO
LoSt	1	Lo		St
LeSt	1		Le	St
St	60			St

Workum

1641-1660	Totaal	Archangel	Gijsbers	LGA	LGHa	LGHo	Norisont	SAANA	Schreiner	STRO
Schippers (totaal)	123	2	4	43	2	2	1	26	11	84
Vermeldingen (totaal)	629	7	4	81	2	5	9	55	15	451
Aantal niet STRO sch.	39	1	4	25	2	1	1	7	3	0
Verm niet STRO sch.	74	1	4	43	2	3	9	8	4	0

Broncombinatie	1641-1660	Archangel	Gijsbers	LGA	LGHa	LGHo	Norisont	SAANA	Schreiner	STRO
Ar	1	Ar								
ArLaSaScSt	1	Ar		La				Sa	Sc	St
ArLaSaSt	3	Ar		La				Sa		St
ArSaSt	1	Ar						Sa		St
ArSt	1	Ar								St
G	2		G							
GLa	2		G	La						
La	20			La						
LaLha	1			La	Lha					
LaLho	1			La		Lho				
LaLhoSaSt	1			La		Lho		Sa		St
LaSaScSt	1			La				Sa	Sc	St
LaSaSt	8			La				Sa		St
LaSc	1			La					Sc	
LaSt	4			La						St
Lha	1				Lha					
No	1						No			
Sa	7							Sa		
SaSt	4							Sa		St
Sc	2								Sc	
ScSt	6								Sc	St
St	54									St

1691-1710	Totaal	Archangel	SAANA	STRO	ZbriAms
Schippers (totaal)	85	4	30	73	6
Vermeldingen (totaal)	527	17	54	448	8
Aantal niet STRO sch.	12	1	9	0	3
Verm niet STRO sch.	17	1	11	0	5

Broncombinatie	1691-1710	Archangel	SAANA	STRO	ZbriAms
ArSa	1	Ar	Sa		
ArSaSt	1	Ar	Sa	St	
ArSaStZb	1	Ar	Sa	St	Zb
ArSt	1	Ar		St	
Sa	8		Sa		
SaSt	17		Sa	St	
SaStZb	2		Sa	St	Zb
St	51			St	
Zb	3				Zb

1741-1760	Totaal	Quo1749	SAANA	STRO
Schippers (totaal)	193	38	2	181
Vermeldingen (totaal)	1423	38	2	1383
Aantal niet STRO sch.	12	12	0	0
Verm niet STRO sch.	12	12	0	0

Broncombinatie	1741-1760	Quo1749	SAANA	STRO
Qu	12	Qu		
QuSaSt	1	Qu	Sa	St
QuSt	25	Qu		St
SaSt	1		Sa	St
St	154			St

1791-1810	Totaal	RgpLev	STRO
Schippers (totaal)	74	1	73
Vermeldingen (totaal)	281	1	280
Aantal niet STRO sch.	1	1	0
Verm niet STRO sch.	1	1	0

Broncombinatie	1791-1810	RgpLev	STRO
Le	1	Le	
St	73		St

Woudsend

1691-1710	Totaal	Lootsma	SAANA	SC IJlst	STRO
Schippers (totaal)	33	1	4	31	1
Vermeldingen (totaal)	37	1	4	31	2
Aantal niet STRO sch.	32	1	4	30	0
Verm niet STRO sch.	34	1	4	30	0

Broncombinatie	1691-1710	Lootsma	SAANA	SC IJlst	STRO
LoSa	1	Lo	Sa		
Sa	1		Sa		
SaScij	2		Sa	Scij	
Scij	28			Scij	
ScijSt	1			Scij	St

1741-1760	Totaal	Lootsma	Quo1749	SAANA	STRO
Schippers (totaal)	237	1	41	4	231
Vermeldingen (totaal)	1961	1	41	6	1913
Aantal niet STRO sch.	6	1	4	1	0
Verm niet STRO sch.	6	1	4	1	0

Broncombinatie	1741-1760	Lootsma	Quo1749	SAANA	STRO
Lo	1	Lo			
Qu	4		Qu		
QuSaSt	2		Qu	Sa	St
QuSt	35		Qu		St
Sa	1			Sa	
SaSt	1			Sa	St
St	193				St

1791-1810	Totaal	Lootsma	STRO
Schippers (totaal)	28	1	27
Vermeldingen (totaal)	121	1	120
Aantal niet STRO sch.	1	1	0
Verm niet STRO sch.	1	1	0

Broncombinatie	1791-1810	Lootsma	STRO
Lo	1	Lo	
St	27		St

4.3.4 Schippers actief in ossentransport

Bron: Gijsbers, *Kapitale ossen*, 564-567, 571, 577-579.

D/M/J	=	Dag/maand/jaar
VN_0/2	=	Voornaam; origineel en tweede standaardisatie
PAT_0/2	=	Patroniem; origineel en tweede standaardisatie
TV	=	Tussenvoegsel
AN_0/2	=	Achternaam; origineel en tweede standaardisatie
Plaats_2	=	Gestandaardiseerde plaatsnaam
Plaatsnaam	=	Komt in hetzelfde jaar ook voor in STR Online
Plaatsnaam	=	Komt in een ander jaar ook voor in STR Online
Plaatsnaam	=	Komt ook in ander additioneel bronnenmateriaal voor, maar niet in STR Online
Plaatsnaam	=	Niet in ander onderzocht materiaal terug gevonden

1641-1660

Nr.	D	M	J	VN_0	VN_2	PAT_0	PAT_2	TV	AN_0	AN_2	Plaats_2
1	26	3	1660	Anne	**ANNE**	Tjalles	**TJALLINGS**		*	*	**Harlingen**
2	7	4	1659	Gerbrand	**GERBEN**	Douwes	**DOUWES**		*	*	**Harlingen**
3	2	1	1644	Haantje	**HAANTJE**	Lamberts	**LAMMERTS**		*	*	**Harlingen**
4	31	3	1645	Haantje	**HAANTJE**	Lamberts	**LAMMERTS**		*	*	**Harlingen**
5	1	4	1655	Hendrik	**HENDRIK**	Pieters	**PIETERS**	de	Haan	**HAAN**	**Harlingen**
6	17	2	1659	Hille	**HILLE**	Huites	**HOITES**		*	*	**Harlingen**
7	18	3	1655	Izaak	**ISAAK**	Jans	**JANS**		Groenewoud	**GROENEWOUD**	**Harlingen**
8	23	3	1644	Jakob	**JAKOB**	Jans	**JANS**		*	*	**Harlingen**
9	19	3	1657	Jan	**JAN**	Hendriks	**HENDRIKS**		*	*	**Harlingen**
10	21	3	1658	Jan	**JAN**	Hendriks	**HENDRIKS**		*	*	**Harlingen**
11	7	4	1655	Jan	**JAN**	Jakobs	**JAKOBS**		Vliet	*	**Harlingen**
12	21	5	1641	Jan	**JAN**	Pieters	**PIETERS**		*	*	**Harlingen**
13	23	3	1644	Jan	**JAN**	Reinders	**REINERS**		*	*	**Harlingen**
14	16	2	1659	Jan	**JAN**	Tjeerds	**TJEERDS**		Bleeker	**BLEKER**	**Harlingen**
15	8	2	1656	Jarich	**JARICH**	Douwes	**DOUWES**		*	*	**Harlingen**
16	26	2	1657	Jarich	**JARICH**	Douwes	**DOUWES**		*	*	**Harlingen**
17	20	3	1656	Klaas	**KLAAS**	Klaas	**KLASES**		Jonas	**JONAS**	**Harlingen**
18	21	3	1658	Pieter	**PIETER**	Hilles	**HILLES**		*	*	**Harlingen**
19	21	5	1641	Pieter	**PIETER**	Jakobs	**JAKOBS**		Hiemst	**HINGST**	**Harlingen**
20	23	3	1644	Pieter	**PIETER**	Jetsen	**JETSES**		*	*	**Harlingen**
21	25	3	1654	Pieter	**PIETER**	Jetsen	**JETSES**		*	*	**Harlingen**
22	12	11	1659	H/Reintje	**RINTJE**	Douwes	**DOUWES**		*	*	**Harlingen**
23	29	2	1656	Sibe	**SIEBE**	Ebels	**IEBELES**		*	*	**Harlingen**
24	26	3	1660	Sijbout	**SIEBOUT**	Andries	**ANDRIES**		*	*	**Harlingen**
25	14	5	1660	Sijbout	**SIEBOUT**	Andries	**ANDRIES**		*	*	**Harlingen**
26	21	4	1654	Simon	**SIEMEN**	Jans	**JANS**		*	*	**Harlingen**
27	21	3	1658	Tijs	**TIJS**	Pieters	**PIETERS**		*	*	**Harlingen**
28	22	12	1660	Willem	**WILLEM**	Gerlofs	**GERLOFS**		*	*	**Harlingen**
29	15	3	1652	Auke	**AUKE**	Hiddes	**HIDDES**		*	*	**Hindeloopen**
30	18	4	1645	Gijsber	**GIJSBERT**	Ages	**AGES**		*	*	**Hindeloopen**
31	21	4	1645	Volkert	**FOLKERT**	Wiebes	**WIEBES**		*	*	**Workum**
32	30	3	1655	Yble	**IEBELE**	Pieters	**PIETERS**		*	*	**Workum**
33	7	4	1659	Pieter	**PIETER**	Boukes	**BAUKES**		*	*	**Workum**
34	21	4	1645	Sibe	**SIEBE**	Pieters	**PIETERS**		*	*	**Workum**

1713

Nr.	D	M	J	VN_0	VN_2	PAT_0	PAT_2	TV	AN_0	AN_2	Plaats_2
1	13	3	1713	Auke	**AUKE**	Gerrits	**GERRITS**		*	*	**Harlingen**
2	13	3	1713	Dirk	**DIRK**	Jans	**JANS**		*	*	**Harlingen**
3	13	3	1713	Inne	**ENNE**	Gerrits	**GERRITS**		*	*	**Harlingen**
4	13	3	1713	Heere	**HERE**	Dirks	**DIRKS**		*	*	**Harlingen**
5	13	3	1713	Hyltsje	**HIELKE**	Joris	**JORIS**		*	*	**Harlingen**
6	13	3	1713	Jan	**JAN**	Hendriks	**HENDRIKS**		Blauw	**BLAUW**	**Harlingen**
7	13	3	1713	Jan	**JAN**	Reurds	**RUURDS**		Blauw	**BLAUW**	**Harlingen**
8	13	3	1713	Ielderen	**JILLERT**	Goverts	**GOVERTS**		*	*	**Harlingen**
9	13	3	1713	Pieter	**PIETER**	Hendriks	**HENDRIKS**		*	*	**Harlingen**
10	13	3	1713	Poppe	**POPPE**	Fjers	**[??]**		*	*	**Harlingen**
11	13	3	1713	Sibe	**SIEBE**	Aukes	**AUKES**		*	*	**Harlingen**
12	13	3	1713	Tjeerd	**TJEERD**	Jans	**JANS**		Trompetter	**TROMPETTER**	**Harlingen**
13	13	3	1713	Ate	**ATE**	Ames	**AMES**		*	*	**Heerenveen**
14	13	3	1713	Boot	**BOTE**	Boots	**BOTES**		*	*	**Heerenveen**
15	13	3	1713	Dirk	**DIRK**	Ames	**AMES**		*	*	**Heerenveen**
16	16	3	1713	Douwe	**DOUWE**	Oedses	**OEDSES**		*	*	**Heerenveen**
17	13	3	1713	Jan	**JAN**	Hildebrands	**HILLEBRANDS**		*	*	**Heerenveen**
18	16	3	1713	Jan	**JAN**	Kornelis	**KORNELIS**		*	*	**Heerenveen**
19	13	3	1713	Koene	**KOENRAAD**	Segers	**SIEGERS**		*	*	**Heerenveen**
20	13	3	1713	Alker	**ALKE**	Heies	**HEIES**		*	*	**Hindeloopen**
21	13	3	1713	Intsje	**IENSE**	Rinkes	**RIENKS**		*	*	**Hindeloopen**
22	13	3	1713	Pieter	**PIETER**	Jelles	**JELLES**		*	*	**Hindeloopen**
23	13	3	1713	Syske	**SIETSE**	Hayes	**HAIES**		*	*	**Hindeloopen**
24	13	3	1713	Syske	**SIETSE**	Sikkes	**SIKKES**		*	*	**Hindeloopen**
25	13	3	1713	Willem	**WILLEM**	Jolles	**JELLES**		*	*	**Hindeloopen**
26	13	3	1713	Ide	**IEDE**	Heeres	**HERES**		*	*	**Lemmer**
27	13	3	1713	Kornelis	**KORNELIS**	Barends	**BERENDS**		*	*	**Lemmer**
28	13	3	1713	Bauke	**BAUKE**	Ottes	**OTTES**		*	*	**Workum**
29	13	3	1713	Pieter	**PIETER**	Douwes	**DOUWES**		*	*	**Workum**
30	26	3	1713	Auke	**AUKE**	Jetses	**JETSES**		*	*	**Woudsend**
31	13	3	1713	Doytje	**DOOITSE**	Simons	**SIEMENS**		*	*	**Woudsend**
32	13	3	1713	Douwe	**DOUWE**	Ages	**AGES**		*	*	**Woudsend**
33	13	3	1713	Hessel	**HESSEL**	Lykles	**LIEKELES**		*	*	**Woudsend**
34	13	3	1713	Uble	**OEBELE**	Jurriaans	**JURJENS**		*	*	**Woudsend**
35	13	3	1713	Reinke	**RINTJE**	Sehannis?	**JOHANNES**		*	*	**Woudsend**
36	13	3	1713	Sytse	**SIETSE**	Lykles	**LIEKELES**		*	*	**Woudsend**
37	13	3	1713	Sytse	**SIETSE**	Sytses	**SIETSES**	de	Jonge	**JONGE**	**Woudsend**
38	13	3	1713	Sytse	**SIETSE**	Sytses	**SIETSES**	de	Oude	**OUDE**	**Woudsend**

4.3.5 Schippers uit Zaans archiefmateriaal

Bron: Lootsma, 'De zeevaart van Hindeloopen', 273-287.

D/M/J	=	Dag/maand/jaar
VN_0/1/2	=	Voornaam; origineel, eerste en tweede standaardisatie
PAT_0/1/2	=	Patroniem; origineel, eerste en tweede standaardisatie
AN_0/1/2	=	Achternaam; origineel, eerste en tweede standaardisatie
Plaats_0/2	=	Plaatsnaam; origineel, en tweede standaardisatie

Nr.	D	M	J	VN_0	VN_1	VN_2	PAT_0	PAT_1	PAT_2	AN_0	AN_1	AN_2	Plaats_0	Plaats_2
1	4	8	1643	Hans	HANS	**HANS**	Jyvis	JOUWS	**JOUWS**	*	*	*	Harlingen	Harlingen
2	27	5	1653	Sieuwke	SJUK	**SJUK**	Roemers	RODMERS	**RODMERS**	*	*	*	Hinloopen	Hindeloopen
3	22	6	1696	Reurt	RUURD	**RUURD**	Hillekes	HIELKES	**HIELKES**	*	*	*	Woudsom	Woudsend
4	27	11	1700	Hidde	HIDDE	**HIDDE**	Alles	ALLES	**ABES**	Kat	KAT	*	Hindeloopen	Hindeloopen
5	1	4	1745	Doede	DOEDE	**DOEDE**	*	*	*	Nagtegaal	NACHTEGAAL	**NACHTEGAAL**	Hindeloopen	Hindeloopen
6	5	4	1745	Jappe	JAKOB	**JAKOB**	Pietersz	PIETERS	**PIETERS**	Swaan	ZWAAN	**ZWAAN**	Hindeloopen	Hindeloopen
7	6	4	1745	Foeke	FOEKE	**FOKKE**	Jappes	JAKOBS	**JAKOBS**	*	*	*	Hindeloopen	Hindeloopen
8	6	4	1745	Sible	SIBBELE	**SIBBELE**	Enkesz	ENNES	**EEUWKES**	*	*	*	Hindeloopen	Hindeloopen
9	9	4	1745	Jappe	JAKOB	**JAKOB**	Heyes	HEIES	**HAIES**	*	*	*	Hindeloopen	Hindeloopen
10	9	4	1745	Claes	KLAAS	**KLAAS**	Pietersz	PIETERS	**PIETERS**	Wijnberg	WIJNBERG	**WIJNBERG**	Hindeloopen	Hindeloopen
11	8	5	1745	Hendrik	HENDRIK	**HENDRIK**	Zilles	SCHELTES	**SCHELTES**	*	*	*	Woudsend	Woudsend
12	4	9	1745	Luijtje	LUIJTJEN	**LUIJTJEN**	Pieters	PIETERS	**PIETERS**	*	*	*	Hindeloopen	Hindeloopen
13	6	11	1755	Pieter	PIETER	**PIETER**	Luijtjes	LUITJENS	**LUITJENS**	*	*	*	Hindeloopen	Hindeloopen
14	30	1	1797	Yntje	IENSE	**IENSE**	Hendriks	HENDRIKS	**HENDRIKS**	*	*	*	Woudsend	Woudsend
15	1	6	1799	Hermanus	HARMEN	**HARMEN**	Falkema	VALKEMA	*	*	*	**VALKEMA**	Lemmer	Lemmer
16	30	1	1800	Ulbe	ULBE	**ULBE**	Obbes	OBBES	**OBBES**	*	*	*	Hindeloopen	Hindeloopen
17	30	1	1800	Jac.	JAKOB	**JAKOB**	Jacobsz	JAKOBS	**JAKOBS**	*	*	*	Hindeloopen	Hindeloopen
18	30	1	1800	Jan	JAN	**JAN**	Hendriksz	HENDRIKS	**HENDRIKS**	*	*	*	Hindeloopen	Hindeloopen
19	17	5	1802	Alderd	ALLERT	**ALLERT**	Jans	JANS	**JANS**	*	*	*	Hindeloopen	Hindeloopen
20	17	5	1802	Wybrand	WIEBREN	**WIEBREN**	Rinkes	RIENKS	**RIENKS**	*	*	*	Hindeloopen	Hindeloopen
21	15	8	1808	Tyme	TIEMEN	**TIEMEN**	Frederiks	FREERKS	**FREERKS**	*	*	*	Hindeloopen	Hindeloopen
22	15	8	1808	Corn.	KORNELIS	**KORNELIS**	Pietersz	PIETERS	**PIETERS**	Panten	PUNT	**PUNT**	Hindeloopen	Hindeloopen

4.3.6 Vergelijking Schipperscompact IJlst en STR Online

Bron: STR Online; Assurantie-overeenkomsten tussen de zeevarende schippers van Heeg, Woudsend en Hommerts betreffende het schip, de weduwe, de wezen en de schipper. Gemeentearchief Súdwest Fryslân IJlst, Grietenijbestuur Wymbritseradeel 1550-1812, inv. nr. 228-229.

ID_DV	=	Doorvaartnummer STR Online
D/M/J	=	Dag/maand/jaar
D/M/J	=	Dag/maand/jaar
VN_0/1/2	=	Voornaam; origineel, eerste en tweede standaardisatie
PAT_0/1/2	=	Patroniem; origineel, eerste en tweede standaardisatie
TV	=	Tussenvoegsel
AN_0/1/2	=	Achternaam; origineel, eerste en tweede standaardisatie
Plaats_0/1/2	=	Plaatsnaam; origineel, eerste en tweede standaardisatie
VAN_0/1/2	=	Afvaarthaven; origineel, eerste en tweede standaardisatie
NAAR_0/1/2	=	Bestemming; origineel, eerste en tweede standaardisatie
STRO	=	STR Online
SCIJ	=	Schipperscompact van IJlst (1705)
DOOITSE	=	Schipper die in beide bronnen terug te vinden is

Nr.	Bron	D	M	J	VN_0	VN_1	VN_2	PAT_0	PAT_1	PAT_2	TV	AN_0	AN_1	AN_2	Plaats_0	Plaats_2
1	SCIJ			1705	Aucke	AUKE	**AUKE**	Jetsis	JETSES	**JETSES**	*	*	*	*	Woudsend	**Woudsend**
2	SCIJ			1705	Dooytse	DOOITSE	**DOOITSE**	Simons	SIEMENS	**SIEMENS**	*	*	*	*	Woudsend	**Woudsend**
3	STRO	1	5	1700	Doits	DOOITSE	**DOOITSE**	Simens	SIEMENS	**SIEMENS**	*	*	*	*	Workum	**Woudsend**
4	STRO	31	5	1700	Doetje	DOOITSE	**DOOITSE**	Simensen	SIEMENS	**SIEMENS**	*	*	*	*	Woudsend	**Woudsend**
5	SCIJ			1705	Douwe	DOUWE	**DOUWE**	Agis	AGES	**AGES**	*	*	*	*	Woudsend	**Woudsend**
6	SCIJ			1705	Gosse	GOSSE	**GOSSE**	Jurjens	JURJENS	**JURJENS**	*	*	*	*	Woudsend	**Woudsend**
7	STRO	6	4	1729	Gosse	GOSSE	**GOSSE**	Jurians	JURJENS	**JURJENS**	*	*	*	*	Woutsend	**Woudsend**
8	STRO	3	6	1729	Gosse	GOSSE	**GOSSE**	Jurians	JURJENS	**JURJENS**	*	*	*	*	Woudsend	**Woudsend**
9	STRO	30	6	1729	Godse	GOSSE	**GOSSE**	Juriansen	JURJENS	**JURJENS**	*	*	*	*	Woudsendt	**Woudsend**
10	SCIJ			1705	Gosse	GOSSE	**GOSSE**	Clasis	KLASES	**KLASES**	*	*	*	*	Woudsend	**Woudsend**
11	SCIJ			1705	Hijlcke	HIELKE	**HIELKE**	Sijtsis	SIETSES	**SIETSES**	*	*	*	*	Woudsend	**Woudsend**
12	SCIJ			1705	Hijlcke	HIELKE	**HIELKE**	Wallis	WALLES	**WALLES**	*	*	*	*	Woudsend	**Woudsend**
13	SCIJ			1705	Hoijte	HOITE	**HOITE**	Wallis	WALLES	**WALLES**	*	*	*	*	Woudsend	**Woudsend**
14	STRO	20	10	1726	Houtie	HOITE	**HOITE**	Walles	WALLES	**WALLES**	*	*	*	*	Amsterd.	**Woudsend**
15	STRO	19	11	1727	Houtje	HOITE	**HOITE**	Walles	WALLES	**WALLES**	*	*	*	*	Amsterdam	**Woudsend**
16	STRO	26	3	1728	Hoite	HOITE	**HOITE**	Walles	WALLES	**WALLES**	*	*	*	*	Woudsend	**Woudsend**
17	STRO	11	4	1728	Hoytje	HOITE	**HOITE**	Walles	WALLES	**WALLES**	*	*	*	*	Woudsend	**Woudsend**
18	STRO	11	6	1728	Houtie	HOITE	**HOITE**	Walles	WALLES	**WALLES**	*	*	*	*	Amsterdam	**Woudsend**
19	SCIJ			1705	Holle	HOLLE	**HOLLE**	Wallis	WALLES	**WALLES**	*	*	*	*	Woudsend	**Woudsend**
20	STRO	30	3	1728	Holle	HOLLE	**HOLLE**	Walles	WALLES	**WALLES**	*	*	*	*	Woudsend	**Woudsend**
21	STRO	4	5	1728	Holle	HOLLE	**HOLLE**	Walles	WALLES	**WALLES**	*	*	*	*	Woudsend	**Woudsend**
22	STRO	6	6	1729	Holle	HOLLE	**HOLLE**	Wallis	WALLES	**WALLES**	*	*	*	*	Rotterd.	**Woudsend**
23	STRO	24	7	1729	Holle	HOLLE	**HOLLE**	Walles	WALLES	**WALLES**	*	*	*	*	Rotterdam	**Woudsend**
24	STRO	3	7	1730	Holle	HOLLE	**HOLLE**	Walles	WALLES	**WALLES**	*	*	*	*	Rotterdam	**Woudsend**
25	STRO	21	7	1730	Holle	HOLLE	**HOLLE**	Walles	WALLES	**WALLES**	*	*	*	*	Rotterdam	**Woudsend**
26	STRO	30	5	1731	Holle	HOLLE	**HOLLE**	Walles	WALLES	**WALLES**	*	*	*	*	Wousend	**Woudsend**
27	SCIJ			1705	Ide	IEDE	**IEDE**	Feyckes	FEIKES	**FEIKES**	*	*	*	*	Woudsend	**Woudsend**
28	SCIJ			1705	Ype	IEPE	**IEPE**	Melliss	MELIS	**MELIS**	*	*	*	*	Woudsend	**Woudsend**
29	SCIJ			1705	Jaytze	JAITSE	**JAITSE**	Jolmers	JELMERS	**JELMERS**	*	*	*	*	Woudsend	**Woudsend**
30	SCIJ			1705	Jacob	JAKOB	**JAKOB**	Jeltis	JELTES	**JELTES**	*	*	*	*	Woudsend	**Woudsend**
31	SCIJ			1705	Jelle	JELLE	**JELLE**	Jurjens	JURJENS	**JURJENS**	*	*	*	*	Woudsend	**Woudsend**
32	STRO	6	6	1713	Jelle	JELLE	**JELLE**	*	*	**JURJENS**	*	Jurgensen	JURJENS	*	Wusent	**Woudsend**
33	STRO	19	7	1713	Jee	JELLE	**JELLE**	*	*	**JURJENS**	*	Jurgensen	JURJENS	*	Wusin	**Woudsend**
34	STRO	28	5	1714	Jelle	JELLE	**JELLE**	*	*	**JURJENS**	*	Juriansen	JURJENS	*	Woutsend	**Woudsend**
35	STRO	28	6	1714	Jelle	JELLE	**JELLE**	*	*	**JURJENS**	*	Juriansen	JURJENS	*	Woutsen	**Woudsend**
36	STRO	3	10	1715	Jelle	JELLE	**JELLE**	*	*	**JURJENS**	*	Jurians	JURJENS	*	Woutsend	**Woudsend**
37	STRO	17	10	1715	Jelle	JELLE	**JELLE**	*	*	**JURJENS**	*	Jurians	JURJENS	*	Woudsend	**Woudsend**
38	STRO	13	10	1716	Jelle	JELLE	**JELLE**	*	*	**JURJENS**	*	Juriansen	JURJENS	*	Woudsend	**Woudsend**
39	STRO	16	11	1716	Jelle	JELLE	**JELLE**	*	*	**JURJENS**	*	Jurians	JURJENS	*	Woutsend	**Woudsend**
40	STRO	7	6	1717	Jelle	JELLE	**JELLE**	*	*	**JURJENS**	*	Juriansen	JURJENS	*	Voudtzent	**Woudsend**
41	STRO	4	11	1717	Jelle	JELLE	**JELLE**	*	*	**JURJENS**	*	Jyrgensen	JURJENS	*	Woutsend	**Woudsend**

42	SCIJ			1705	Jelle	JELLE	**JELLE**	Cornelis	KORNELIS	**KORNELIS**	*	*	*	*	Woudsend	**Woudsend**
43	STRO	20	9	1714	Jelle	JELLE	**JELLE**	Cornelissen	KORNELIS	**KORNELIS**	*	*	*	*	Harling.	**Woudsend**
44	STRO	25	10	1714	Jelle	JELLE	**JELLE**	*	*	**KORNELIS**	*	Cornelissen	KORNELIS	*	Wousend	**Woudsend**
45	STRO	23	3	1726	Jelle	JELLE	**JELLE**	Cornelissen	KORNELIS	**KORNELIS**	de	Coeur	*	*	Woudsent	**Woudsend**
46	STRO	22	4	1726	Jelle	JELLE	**JELLE**	Cornelissen	KORNELIS	**KORNELIS**	de	Coe	*	*	Woutsend	**Woudsend**
47	STRO	10	5	1728	Jelle	JELLE	**JELLE**	Cornelis	KORNELIS	**KORNELIS**	de	Koe	*	*	Woutsend	**Woudsend**
48	STRO	8	6	1728	Jelle	JELLE	**JELLE**	Cornelissen	KORNELIS	**KORNELIS**	*	*	*	*	Woudsend	**Woudsend**
49	STRO	19	7	1728	Jelle	JELLE	**JELLE**	Cornelis	KORNELIS	**KORNELIS**	*	*	*	*	Woudsendt	**Woudsend**
50	STRO	9	8	1728	Jelle	JELLE	**JELLE**	Cornelis	KORNELIS	**KORNELIS**	de	Koe	*	*	Woudsendt	**Woudsend**
51	STRO	3	4	1729	Jelle	JELLE	**JELLE**	Cornelisen	KORNELIS	**KORNELIS**	*	*	*	*	Woutsend	**Woudsend**
52	STRO	7	4	1729	Jelie	JELLE	**JELLE**	Cornelissen	KORNELIS	**KORNELIS**	*	*	*	*	Woutsend	**Woudsend**
53	STRO	28	4	1729	Jelle	JELLE	**JELLE**	Cornelis	KORNELIS	**KORNELIS**	*	*	*	*	Woudsent	**Woudsend**
54	STRO	3	6	1729	Jelle	JELLE	**JELLE**	Cornelisen	KORNELIS	**KORNELIS**	*	*	*	*	Woutsend	**Woudsend**
55	STRO	18	6	1729	Jelle	JELLE	**JELLE**	Cornelissen	KORNELIS	**KORNELIS**	*	*	*	*	Woudsent	**Woudsend**
56	STRO	13	4	1730	Jelle	JELLE	**JELLE**	Cornelissen	KORNELIS	**KORNELIS**	*	*	*	*	Woudsent	**Woudsend**
57	STRO	23	5	1730	Jelle	JELLE	**JELLE**	Cornelis	KORNELIS	**KORNELIS**	de	Coe	*	*	Amsterdam	**Woudsend**
58	STRO	12	10	1730	Jelle	JELLE	**JELLE**	Cornelissen	KORNELIS	**KORNELIS**	*	*	*	*	Woutsend	**Woudsend**
59	STRO	1	11	1730	Jelle	JELLE	**JELLE**	Cornellisen	KORNELIS	**KORNELIS**	*	*	*	*	Amsterdam	**Woudsend**
60	SCIJ			1705	Jetze	JETSE	**JETSE**	Douwis	DOUWES	**DOUWES**	*	*	*	*	Woudsend	**Woudsend**
61	SCIJ			1705	Joannis	JOHANNES	**JOHANNES**	Jaijtzes	JAITSES	**JAITSES**	*	*	*	*	Woudsend	**Woudsend**
62	SCIJ			1705	Joucke	JOUKE	**JOUKE**	Sijtses	SIETSES	**SIETSES**	*	*	*	*	Woudsend	**Woudsend**
63	STRO	25	3	1726	Jouke	JOUKE	**JOUKE**	Sietses	SIETSES	**SIETSES**	*	*	*	*	Woutsend	**Woudsend**
64	STRO	21	5	1726	Joucke	JOUKE	**JOUKE**	Sietses	SIETSES	**SIETSES**	*	*	*	*	Woutsend	**Woudsend**
65	STRO	15	6	1726	Jouke	JOUKE	**JOUKE**	Sitses	SIETSES	**SIETSES**	*	*	*	*	Amsterdam	**Woudsend**
66	STRO	21	7	1726	Joucke	JOUKE	**JOUKE**	Sitses	SIETSES	**SIETSES**	*	*	*	*	Woudsend	**Woudsend**
67	STRO	15	9	1726	Joucke	JOUKE	**JOUKE**	Sitses	SIETSES	**SIETSES**	*	*	*	*	Amsterd.	**Woudsend**
68	STRO	11	12	1726	Joucke	JOUKE	**JOUKE**	Sietses	SIETSES	**SIETSES**	*	*	*	*	Woutsend	**Woudsend**
69	STRO	25	3	1727	Joucke	JOUKE	**JOUKE**	Sietses	SIETSES	**SIETSES**	*	*	*	*	Woutsend	**Woudsend**
70	SCIJ			1705	Jurjen	JURJEN	**JURJEN**	Reyners	REINERS	**REINERS**	*	*	*	*	Woudsend	**Woudsend**
71	SCIJ			1705	Jurjen	JURJEN	**JURJEN**	Willems	WILLEMS	**WILLEMS**	*	*	*	*	Woudsend	**Woudsend**
72	SCIJ			1705	Cornelis	KORNELIS	**KORNELIS**	Jolmers	JELMERS	**JELMERS**	*	*	*	*	Woudsend	**Woudsend**
73	SCIJ			1705	Marten	MARTEN	**MARTEN**	Jellis	JELLES	**JELLES**	*	*	*	*	Woudsend	**Woudsend**
74	SCIJ			1705	Uble	OEBELE	**OEBELE**	Jurjens	JURJENS	**JURJENS**	*	*	*	*	Woudsend	**Woudsend**
75	STRO	30	10	1718	Oble	OEBELE	**OEBELE**	Jurgens	JURJENS	**JURJENS**	*	*	*	*	Amsterd.	**Woudsend**
76	STRO	1	6	1720	Oble	OEBELE	**OEBELE**	*	*	**JURJENS**	*	Jurians	JURJENS	*	Woudsend	**Woudsend**
77	STRO	1	9	1720	Oble	OEBELE	**OEBELE**	*	*	**JURJENS**	*	Jurians	JURJENS	*	Woutsend	**Woudsend**
78	STRO	6	4	1721	Oble	OEBELE	**OEBELE**	Jurians	JURJENS	**JURJENS**	*	*	*	*	Woudsend	**Woudsend**
79	STRO	27	7	1721	Oble	OEBELE	**OEBELE**	Juriens	JURJENS	**JURJENS**	*	*	*	*	Woudsend	**Woudsend**
80	STRO	3	6	1724	Oble	OEBELE	**OEBELE**	Jurgens	JURJENS	**JURJENS**	*	*	*	*	Woudsent	**Woudsend**
81	STRO	4	10	1726	Oble	OEBELE	**OEBELE**	Juriansen	JURJENS	**JURJENS**	*	*	*	*	Woudsend	**Woudsend**
82	STRO	21	7	1727	Oeble	OEBELE	**OEBELE**	Jurgens	JURJENS	**JURJENS**	*	*	*	*	Woutsend	**Woudsend**
83	STRO	7	9	1727	Oble	OEBELE	**OEBELE**	Juriansen	JURJENS	**JURJENS**	*	*	*	*	Amsterd.	**Woudsend**
84	STRO	25	11	1727	Oeble	OEBELE	**OEBELE**	Jurians	JURJENS	**JURJENS**	*	*	*	*	Amsterd.	**Woudsend**
85	STRO	10	5	1728	Oble	OEBELE	**OEBELE**	Juriensen	JURJENS	**JURJENS**	*	*	*	*	Woutsend	**Woudsend**
86	STRO	19	4	1729	Oble	OEBELE	**OEBELE**	Jurians	JURJENS	**JURJENS**	*	*	*	*	Wousendt	**Woudsend**
87	STRO	25	6	1729	Oble	OEBELE	**OEBELE**	Jurians	JURJENS	**JURJENS**	*	*	*	*	Woudsent	**Woudsend**
88	STRO	27	7	1729	Oble	OEBELE	**OEBELE**	Juriansen	JURJENS	**JURJENS**	*	*	*	*	Woudsendt	**Woudsend**
89	STRO	10	9	1729	Oble	OEBELE	**OEBELE**	Jurians	JURJENS	**JURJENS**	*	*	*	*	Woutsend	**Woudsend**
90	STRO	29	5	1730	Oble	OEBELE	**OEBELE**	Juriansen	JURJENS	**JURJENS**	*	*	*	*	Woutsend	**Woudsend**
91	STRO	14	7	1730	Oble	OEBELE	**OEBELE**	Juriansen	JURJENS	**JURJENS**	*	*	*	*	Woudsent	**Woudsend**
92	STRO	8	9	1730	Oble	OEBELE	**OEBELE**	Jurians	JURJENS	**JURJENS**	*	*	*	*	Woudsendt	**Woudsend**
93	STRO	11	10	1730	Oble	OEBELE	**OEBELE**	Juriansen	JURJENS	**JURJENS**	*	*	*	*	Woutsend	**Woudsend**
94	SCIJ			1705	Rintie	RINTJE	**RINTJE**	Hessels	HESSELS	**HESSELS**	*	*	*	*	Woudsend	**Woudsend**
95	SCIJ			1705	Rintie	RINTJE	**RINTJE**	Joannis	JOHANNES	**JOHANNES**	*	*	*	*	Woudsend	**Woudsend**
96	SCIJ			1705	Simon	SIEMEN	**SIEMEN**	Clasen	KLASES	**KLASES**	*	*	*	*	Woudsend	**Woudsend**
97	STRO	12	5	1726	Simon	SIEMEN	**SIEMEN**	Clasen	KLASES	**KLASES**	*	*	*	*	Woudsend	**Woudsend**
98	STRO	1	6	1726	Simon	SIEMEN	**SIEMEN**	Classen	KLASES	**KLASES**	*	*	*	*	Amsterdam	**Woudsend**
99	SCIJ			1705	Simon	SIEMEN	**SIEMEN**	Lollis	LOLLES	**LOLLES**	*	*	*	*	Woudsend	**Woudsend**
100	STRO	14	9	1715	Simon	SIEMEN	**SIEMEN**	Lolles	LOLLES	**LOLLES**	*	*	*	*	Amsterd.	**Woudsend**
101	STRO	23	7	1720	Symon	SIEMEN	**SIEMEN**	Lolles	LOLLES	**LOLLES**	*	*	*	*	Wousend	**Woudsend**
102	STRO	7	6	1715	Symon	SIEMEN	**SIEMEN**	Lolles	LOLLES	**LOLLES**	*	*	*	*	Goutzend.	**Woudsend**
103	SCIJ			1705	Sytse	SIETSE	**SIETSE**	Jouckis	JOUKES	**JOUKES**	*	*	*	*	Woudsend	**Woudsend**
104	SCIJ			1705	Sijtse	SIETSE	**SIETSE**	Sijtses	SIETSES	**SIETSES**	de	de	de	**OUDE**	Woudsend	**Woudsend**
105	SCIJ			1705	Teecke	TEEKE	**TEEKE**	Jetsis	JETSES	**JETSES**	*	*	*	*	Woudsend	**Woudsend**
106	SCIJ			1705	Tieerd	TJEERD	**TJEERD**	Jans	JANS	**JANS**	*	*	*	*	Woudsend	**Woudsend**

4.4 Vergelijking aantal schippers additionele bronnenmateriaal en STR Online

Bron: bijlage 4.2 en bijlage 4.3.1

STR Online	=	Aantal schippers gevonden in de STR Online
Extra (ook STRO)	=	Aantal extra schippers naast de schippers uit de STR Oline die in andere jaren ook terug te vinden zijn in de STR Online
Extra (niet STRO)	=	Aantal extra schippers die niet in het STR Online materiaal terug te vinden zijn
Extra totaal	=	Totaal aantal extra schippers naast de in de STR Online gevonden schippers
% Totaal extra	=	% extra schippers t.o.v. het aantal schippers in de STR Online, die niet in het STR Online terug te vinden zijn
% Extra niet STRO	=	% van niet in de STR Online voorkomende extra schippers binnen het totaal % extra schippers

Harlingen

1641-1660	**1641**	**1642**	**1643**	**1644**	**1645**	**1646**	**1647**	**1648**	**1649**	**1650**	**1651**	**1652**	**1653**	**1654**	**1655**	**1656**	**1657**	**1658**	**1659**	**1660**	**Gem**
STR Online	58	59	55	59	3	49	49	57	68	84	65	59	54	56	55	54	38	39	1	31	**49,65**
Extra (ook STRO)	2	1	0	1	0	0	0	0	0	1	1	17	6	14	13	0	2	1	3	4	**3,30**
Extra (niet STRO)	1	1	1	2	1	0	0	0	0	0	3	49	5	34	40	3	1	4	6	4	**7,75**
Extra totaal	3	2	1	3	1	0	0	0	0	1	4	66	11	48	53	3	3	5	9	8	**11,05**
% Totaal extra	5,17%	3,39%	1,82%	5,08%	33,33%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	1,19%	6,15%	111,86%	20,37%	85,71%	96,36%	5,56%	7,89%	12,82%	900,00%	25,81%	**66,13%**
% Extra niet STRO	1,72%	1,69%	1,82%	3,39%	33,33%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	4,62%	83,05%	9,26%	60,71%	72,73%	5,56%	2,63%	10,26%	600,00%	12,90%	**45,18%**
1691-1710	**1691**	**1692**	**1693**	**1694**	**1695**	**1696**	**1697**	**1698**	**1699**	**1700**	**1701**	**1702**	**1703**	**1704**	**1705**	**1706**	**1707**	**1708**	**1709**	**1710**	**Gem**
STR Online	14	26	43	30	23	14	30	55	57	33	34	31	23	22	22	24	11	13	24	17	**27,30**
Extra (ook STRO)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	10	4	8	5	3	0	2	2	2	3	**2,00**
Extra (niet STRO)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	2	5	0	7	3	0	1	0	2	**1,15**
Extra totaal	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	13	6	13	5	10	3	2	3	2	5	**3,15**
% Totaal extra	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	3,03%	38,24%	19,35%	56,52%	22,73%	45,45%	12,50%	18,18%	23,08%	8,33%	29,41%	**13,84%**
% Extra niet STRO	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	8,82%	6,45%	21,74%	0,00%	31,82%	12,50%	0,00%	7,69%	0,00%	11,76%	**5,04%**
1741-1760	**1741**	**1742**	**1743**	**1744**	**1745**	**1746**	**1747**	**1748**	**1749**	**1750**	**1751**	**1752**	**1753**	**1754**	**1755**	**1756**	**1757**	**1758**	**1759**	**1760**	**Gem**
STR Online	42	33	25	28	24	23	29	16	24	32	47	38	34	36	28	23	29	13	14	16	**27,70**
Extra (ook STRO)	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	**0,60**
Extra (niet STRO)	0	0	0	0	0	0	0	0	17	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	**0,85**
Extra totaal	0	0	0	0	0	0	0	0	29	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	**1,45**
% Totaal extra	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	120,83%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	**6,04%**
% Extra niet STRO	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	70,83%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	**3,54%**
1791-1810	**1791**	**1792**	**1793**	**1794**	**1795**	**1796**	**1797**	**1798**	**1799**	**1800**	**1801**	**1802**	**1803**	**1804**	**1805**	**1806**	**1807**	**1808**	**1809**	**1810**	**Gem**
STR Online	10	13	13	15	0	0	0	0	0	1	0	7	2	0	0	0	0	0	0	1	**3,10**
Extra (ook STRO)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	**0,05**
Extra (niet STRO)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	**0,05**
Extra totaal	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	**0,10**
% Totaal extra	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%						0,00%		0,00%	100,00%							0,00%	**12,50%**
% Extra niet STRO	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%						0,00%		0,00%	50,00%							0,00%	**6,25%**

Heerenveen

1691-1710	**1691**	**1692**	**1693**	**1694**	**1695**	**1696**	**1697**	**1698**	**1699**	**1700**	**1701**	**1702**	**1703**	**1704**	**1705**	**1706**	**1707**	**1708**	**1709**	**1710**	**Gem**
STR Online					0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	**0,00**
Extra (ook STRO)					0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	**0,06**
Extra (niet STRO)					0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	**0,00**
Extra totaal					0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	**0,06**
% Totaal extra																					
% Extra niet STRO																					
1741-1760	**1741**	**1742**	**1743**	**1744**	**1745**	**1746**	**1747**	**1748**	**1749**	**1750**	**1751**	**1752**	**1753**	**1754**	**1755**	**1756**	**1757**	**1758**	**1759**	**1760**	**Gem**
STR Online	15	23	14	13	18	19	16	22	29	27	28	35	15	30	30	20	19	30	20	20	**22,15**
Extra (ook STRO)	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	**0,15**
Extra (niet STRO)	0	0	0	0	0	0	0	0	29	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	**1,45**
Extra totaal	0	0	0	0	0	0	0	0	32	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	**1,60**
% Totaal extra	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	110,34%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	**5,52%**
% Extra niet STRO	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	100,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	**5,00%**
1791-1810	**1791**	**1792**	**1793**	**1794**	**1795**	**1796**	**1797**	**1798**	**1799**	**1800**	**1801**	**1802**	**1803**	**1804**	**1805**	**1806**	**1807**	**1808**	**1809**	**1810**	**Gem**
STR Online	9	10	4	7	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	**1,55**
Extra (ook STRO)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	**0,05**
Extra (niet STRO)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	**0,00**
Extra totaal	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	**0,05**
% Totaal extra	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%		0,00%															**0,00%**
% Extra niet STRO	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%		0,00%															**0,00%**

Hindeloopen

1641-1660	1641	1642	1643	1644	1645	1646	1647	1648	1649	1650	1651	1652	1653	1654	1655	1656	1657	1658	1659	1660	Gem
STR Online	27	15	45	37	2	52	30	43	60	41	23	15	5	67	29	23	18	19	0	27	**28,90**
Extra (ook STRO)	7	6	1	1	6	6	5	2	2	2	8	60	6	10	7	2	1	5	1	1	**6,95**
Extra (niet STRO)	3	1	1	1	3	3	1	0	3	0	2	58	8	15	9	0	0	3	6	4	**6,05**
Extra totaal	10	7	2	2	9	9	6	2	5	2	10	118	14	25	16	2	1	8	7	5	**13,00**
% Totaal extra	37,04%	46,67%	4,44%	5,41%	450,00%	17,31%	20,00%	4,65%	8,33%	4,88%	43,48%	786,67%	280,00%	37,31%	55,17%	8,70%	5,56%	42,11%		18,52%	**98,75%**
% Extra niet STRO	11,11%	6,67%	2,22%	2,70%	150,00%	5,77%	3,33%	0,00%	5,00%	0,00%	8,70%	386,67%	160,00%	22,39%	31,03%	0,00%	0,00%	15,79%		14,81%	**43,48%**
1691-1710	1691	1692	1693	1694	1695	1696	1697	1698	1699	1700	1701	1702	1703	1704	1705	1706	1707	1708	1709	1710	Gem
STR Online	49	47	62	78	70	60	73	93	98	96	38	42	43	37	45	46	50	57	56	39	**58,95**
Extra (ook STRO)	3	0	3	0	0	9	1	4	2	5	33	20	29	19	17	9	11	15	8	6	**9,70**
Extra (niet STRO)	0	1	1	1	0	2	0	0	0	0	6	1	8	2	3	0	0	3	5	5	**1,90**
Extra totaal	3	1	4	1	0	11	1	4	2	5	39	21	37	21	20	9	11	18	13	11	**11,60**
% Totaal extra	6,12%	2,13%	6,45%	1,28%	0,00%	18,33%	1,37%	4,30%	2,04%	5,21%	102,63%	50,00%	86,05%	56,76%	44,44%	19,57%	22,00%	31,58%	23,21%	28,21%	**25,58%**
% Extra niet STRO	0,00%	2,13%	1,61%	1,28%	0,00%	3,33%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	15,79%	2,38%	18,60%	5,41%	6,67%	0,00%	0,00%	5,26%	8,93%	12,82%	**4,21%**
1741-1760	1741	1742	1743	1744	1745	1746	1747	1748	1749	1750	1751	1752	1753	1754	1755	1756	1757	1758	1759	1760	Gem
STR Online	80	76	95	70	81	68	72	49	55	69	76	75	61	70	63	35	44	45	61	50	**64,75**
Extra (ook STRO)	0	0	0	0	3	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	**0,65**
Extra (niet STRO)	0	0	0	0	2	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	**0,25**
Extra totaal	0	0	0	0	5	0	0	0	13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	**0,90**
% Totaal extra	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	6,17%	0,00%	0,00%	0,00%	23,64%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	**1,49%**
% Extra niet STRO	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	2,47%	0,00%	0,00%	0,00%	5,45%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	**0,40%**
1791-1810	1791	1792	1793	1794	1795	1796	1797	1798	1799	1800	1801	1802	1803	1804	1805	1806	1807	1808	1809	1810	Gem
STR Online	27	32	3	27	0	0	0	0	0	0	0	16	3	0	0	0	0	0	0	0	**5,40**
Extra (ook STRO)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	**0,25**
Extra (niet STRO)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	**0,10**
Extra totaal	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	**0,35**
% Totaal extra	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%								12,50%	0,00%								**2,08%**
% Extra niet STRO	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%								6,25%	0,00%								**1,04%**

Lemmer

1691-1710	1691	1692	1693	1694	1695	1696	1697	1698	1699	1700	1701	1702	1703	1704	1705	1706	1707	1708	1709	1710	Gem
STR Online					0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	**0,00**
Extra (ook STRO)					0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	**0,00**
Extra (niet STRO)					0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	**0,19**
Extra totaal					0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	**0,19**
% Totaal extra																					
% Extra niet STRO																					
1741-1760	1741	1742	1743	1744	1745	1746	1747	1748	1749	1750	1751	1752	1753	1754	1755	1756	1757	1758	1759	1760	Gem
STR Online	21	24	25	25	21	17	20	20	20	27	38	33	28	33	28	26	23	32	26	31	**25,90**
Extra (ook STRO)	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	**0,60**
Extra (niet STRO)	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	**0,50**
Extra totaal	0	0	0	0	0	0	0	0	22	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	**1,10**
% Totaal extra	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	110,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	**5,50%**
% Extra niet STRO	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	50,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	**2,50%**
1791-1810	1791	1792	1793	1794	1795	1796	1797	1798	1799	1800	1801	1802	1803	1804	1805	1806	1807	1808	1809	1810	Gem
STR Online	29	40	24	22	0	0	0	0	0	0	0	16	7	0	0	0	0	0	0	0	**6,90**
Extra (ook STRO)	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	**0,10**
Extra (niet STRO)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	**0,00**
Extra totaal	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	**0,10**
% Totaal extra	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%								6,25%	0,00%								**1,04%**
% Extra niet STRO	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%								0,00%	0,00%								**0,00%**

Workum

1641-1660	1641	1642	1643	1644	1645	1646	1647	1648	1649	1650	1651	1652	1653	1654	1655	1656	1657	1658	1659	1660	Gem
STR Online	6	6	13	18	2	18	14	16	24	22	13	8	4	9	10	8	6	3	0	7	**10,35**
Extra (ook STRO)	0	1	1	1	0	0	0	0	2	0	2	11	4	5	2	0	1	0	0	0	**1,50**
Extra (niet STRO)	0	0	0	0	3	1	2	1	0	0	4	25	1	3	3	0	0	1	2	1	**2,35**
Extra totaal	0	1	1	1	3	1	2	1	2	0	6	36	5	8	5	0	1	1	2	1	**3,85**
% Totaal extra	0,00%	16,67%	7,69%	5,56%	150,00%	5,56%	14,29%	6,25%	8,33%	0,00%	46,15%	450,00%	125,00%	88,89%	50,00%	0,00%	16,67%	33,33%		14,29%	**54,67%**
% Extra niet STRO	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	150,00%	5,56%	14,29%	6,25%	0,00%	0,00%	30,77%	312,50%	25,00%	33,33%	30,00%	0,00%	0,00%	33,33%		14,29%	**34,49%**
1691-1710	1691	1692	1693	1694	1695	1696	1697	1698	1699	1700	1701	1702	1703	1704	1705	1706	1707	1708	1709	1710	Gem
STR Online	8	11	15	15	24	13	18	27	27	17	14	11	4	5	6	3	3	3	3	3	**11,50**
Extra (ook STRO)	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	8	5	1	2	5	2	1	1	1	1	**1,45**
Extra (niet STRO)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	2	2	3	1	0	1	0	2	**0,70**
Extra totaal	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	8	8	3	4	8	3	1	2	1	3	**2,15**
% Totaal extra	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	15,38%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	57,14%	72,73%	75,00%	80,00%	133,33%	100,00%	33,33%	66,67%	33,33%	100,00%	**38,35%**
% Extra niet STRO	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	27,27%	50,00%	40,00%	50,00%	33,33%	0,00%	33,33%	0,00%	66,67%	**15,03%**
1741-1760	1741	1742	1743	1744	1745	1746	1747	1748	1749	1750	1751	1752	1753	1754	1755	1756	1757	1758	1759	1760	Gem
STR Online	23	21	24	19	21	26	26	29	29	37	46	49	44	49	41	30	26	30	25	31	**31,30**
Extra (ook STRO)	0	0	0	0	0	0	0	0	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	**0,45**
Extra (niet STRO)	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	**0,60**
Extra totaal	0	0	0	0	0	0	0	0	21	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	**1,05**
% Totaal extra	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	72,41%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	**3,62%**
% Extra niet STRO	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	41,38%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	**2,07%**
1791-1810	1791	1792	1793	1794	1795	1796	1797	1798	1799	1800	1801	1802	1803	1804	1805	1806	1807	1808	1809	1810	Gem
STR Online	39	44	23	21	0	1	0	0	0	0	0	8	2	0	0	0	0	0	0	0	**6,90**
Extra (ook STRO)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	**0,00**
Extra (niet STRO)	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	**0,05**
Extra totaal	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	**0,05**
% Totaal extra	0,00%	0,00%	4,35%	0,00%		0,00%						0,00%	0,00%								**0,62%**
% Extra niet STRO	0,00%	0,00%	4,35%	0,00%		0,00%						0,00%	0,00%								**0,62%**

Woudsend

1691-1710	1691	1692	1693	1694	1695	1696	1697	1698	1699	1700	1701	1702	1703	1704	1705	1706	1707	1708	1709	1710	Gem
STR Online					0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	**0,06**
Extra (ook STRO)					0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	**0,06**
Extra (niet STRO)					0	1	0	0	0	0	0	2	1	0	30	0	0	1	0	0	**2,19**
Extra totaal					0	1	0	0	0	0	0	2	1	0	31	0	0	1	0	0	0
% Totaal extra																					
% Extra niet STRO																					
1741-1760	**1741**	**1742**	**1743**	**1744**	**1745**	**1746**	**1747**	**1748**	**1749**	**1750**	**1751**	**1752**	**1753**	**1754**	**1755**	**1756**	**1757**	**1758**	**1759**	**1760**	**Gem**
STR Online	41	37	37	40	29	22	28	53	39	43	61	65	65	67	54	40	37	43	32	40	**43,65**
Extra (ook STRO)	0	0	0	0	0	0	1	0	16	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	**0,85**
Extra (niet STRO)	0	0	0	0	1	1	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	**0,30**
Extra totaal	0	0	0	0	1	1	1	0	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	**1,15**
% Totaal extra	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	3,45%	4,55%	3,57%	0,00%	51,28%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	**3,14%**
% Extra niet STRO	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	3,45%	4,55%	0,00%	0,00%	10,26%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	**0,91%**
1791-1810	**1791**	**1792**	**1793**	**1794**	**1795**	**1796**	**1797**	**1798**	**1799**	**1800**	**1801**	**1802**	**1803**	**1804**	**1805**	**1806**	**1807**	**1808**	**1809**	**1810**	**Gem**
STR Online	14	18	7	12	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	**2,60**
Extra (ook STRO)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	**0,00**
Extra (niet STRO)	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	**0,05**
Extra totaal	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	**0,05**
% Totaal extra	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%								0,00%									**0,00%**
% Extra niet STRO	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%								0,00%									**0,00%**

4.5 Bestemmingen additionele bronnenmateriaal

	= Plaats in de Republiek
	= Plaats in Engeland
	= Plaats in Frankrijk, Spanje of Portugal
	= Plaats in Noorwegen
	= Plaats in de Kleine Oost (Noordzeekust Duitsland of Denemarken)
%	= Aandeel van route binnen totaal aantal vermeldingen
Totaal	= Totaal aantal vermeldingen

Harlingen

1641-1660: alle bestemmingen

Nr.	VAN	NAAR_1	NAAR_2	NAAR_3	NAAR_4	Totaal	%	1641	1642	1643	1644	1645	1646	1647	1648	1649	1650	1651	1652	1653	1654	1655	1656	1657	1658	1659	1660
1						134	25,77%			1									122	1	4	6					
2	Norge	Norge				48	9,23%														15	33					
3		Kleine Oost				38	7,31%	2			4	1									4	11	3	2	3	4	4
4	Amsterdam	Archangelsk	Amsterdam			21	4,04%										2		5		2		3	1	1	2	5
5		Norge				18	3,46%												1	1	6	7			1	1	1
6	Østersøen	Østersøen				15	2,88%												1		4	10					
7		Weser				14	2,69%														6	8					
8		Østersøen				13	2,50%														4	6			1		2
9	Weser					12	2,31%												2	2	5	3					
10	Bremen					9	1,73%													1	6	2					
11		Danzig				7	1,35%														3	4					
12		Hamburg				6	1,15%														4	2					
13	Danzig	Danzig				6	1,15%														5	1					
14	Østersøen	Norge				5	0,96%												5								
15		Elben				5	0,96%														1	4					
16		Emden				5	0,96%														5						
17	Elben					5	0,96%														3	2					
18	Amsterdam	Setubal	Amsterdam			4	0,77%													2	2						
19		La Rochelle	Danzig	Danzig - Königsberg	Amsterdam	4	0,77%													1	2	1					
20		Riga	Amsterdam			4	0,77%													1	1	2					
21	Kleine Oost					4	0,77%														2	2					
22		Danmark				4	0,77%														1	3					
23	Amsterdam	Grønland	Amsterdam			3	0,58%											1	2								
24	Norge					3	0,58%														2	1					
25	Amsterdam	Danmark	Amsterdam			3	0,58%											3									
26	Amsterdam	Danzig	Amsterdam			3	0,58%												1			2					
27	Amsterdam	Riga	Amsterdam			3	0,58%											1	1		1						
28		Bremen				3	0,58%														1	2					
29	Kleine Oost	Kleine Oost				3	0,58%														1	2					
30	Østersøen					3	0,58%													1		2					
31	Amsterdam	Galway	Amsterdam			2	0,38%											2									
32	Nederlandene	Nordmøre	Bordeaux	Amsterdam		2	0,38%		2																		
33	Amsterdam	Riga	Bordeaux	Amsterdam		2	0,38%											1			1						
34	Amsterdam	Rouen	Amsterdam			2	0,38%											2									
35		La Rochelle	Danzig	Amsterdam		2	0,38%															2					
36	Norge	Østersøen				2	0,38%												1			1					
37	Amsterdam	Archangelsk				2	0,38%												1						1		
38	Nederlandene	Norge	Amsterdam			2	0,38%		1					1													
39	Amsterdam	Bodekul	Amsterdam			2	0,38%											2									
40		De Eyder				2	0,38%														2						
41	Emden					2	0,38%														2						
42	Hamburg					2	0,38%														2						
43	Norden					2	0,38%													2							
44	Danzig					2	0,38%														2						
45	Island	Bordeaux				1	0,19%															1					
46		Grønland				1	0,19%												1								
47	Grønland					1	0,19%															1					
48	Nyborg	Grønland				1	0,19%															1					
49	Delfzijl	Nordmøre	Bordeaux	La Rochelle	Amsterdam	1	0,19%													1							
50	Nederlandene	Nordmøre	Bordeaux	La Rochelle	Amsterdam	1	0,19%				1																
51	Nederlandene	Trondhjem	Bordeaux	La Rochelle	Amsterdam	1	0,19%								1												
52	Amsterdam	La Rochelle	Seudre	Danzig	Amsterdam	1	0,19%											1									
53	Amsterdam	Nordmøre	Bordeaux	Amsterdam		1	0,19%															1					
54	Texel	Harlingen	Lissabon	Amsterdam		1	0,19%													1							
55		Riga	Bordeaux	Amsterdam		1	0,19%														1						
56		Setubal	Trondhjem			1	0,19%															1					
57		Setubal	Amsterdam - Østersøen	Amsterdam		1	0,19%											1									
58	Amsterdam	Nantes	Amsterdam	Danzig - Königsberg	Amsterdam	1	0,19%												1								
59	Amsterdam	Bordeaux	Amsterdam			1	0,19%												1								
60		Nantes	Amsterdam			1	0,19%														1						
61	Amsterdam	La Rochelle	Danzig	Amsterdam		1	0,19%														1						
62	Amsterdam	La Rochelle	Königsberg - Riga	Amsterdam		1	0,19%											1									
63	Amsterdam	Libourne	Danzig	Amsterdam		1	0,19%											1									
64	Amsterdam	Setubal	Østersøen	Amsterdam		1	0,19%												1								
65		La Rochelle	Riga	Amsterdam		1	0,19%														1						
66		La Rochelle	Stettin	Amsterdam		1	0,19%															1					
67		Nantes	Danzig	Amsterdam		1	0,19%													1							
68		Setubal	Østersøen	Amsterdam		1	0,19%													1							
69	Amsterdam	La Rochelle	Danzig	Königsberg - Riga	Amsterdam	1	0,19%											1									
70	Amsterdam	La Rochelle	Pouliguen	Königsberg - Riga	Amsterdam	1	0,19%												1								
71	Amsterdam	Le Croisic	Danzig	Danzig - Königsberg	Amsterdam	1	0,19%														1						
72	Amsterdam	Nantes	Pouliguen	Königsberg	Amsterdam	1	0,19%													1							
73		La Rochelle	Østersøen	Danzig	Amsterdam	1	0,19%													1							
74		Setubal	Østersøen	Danzig - Riga	Amsterdam	1	0,19%													1							
75	Harlingen	Bordeaux				1	0,19%													1							
76		Lissabon				1	0,19%														1						
77		Portugal				1	0,19%															1					
78	Norge	Nyborg				1	0,19%															1					
79	Dordrecht	Texel	Archangelsk	Amsterdam		1	0,19%																			1	
80	Archangelsk	Amsterdam				1	0,19%																			1	
81	Amsterdam	Archangelsk	Lübeck	Travemünde		1	0,19%																				1
82		Archangelsk				1	0,19%												1								

83	Amsterdam	Norge	Amsterdam			1	0,19%														1						
84	Amsterdam	Skjøtningberg	Amsterdam			1	0,19%												1								
85	Nederlandene	Kristiansand	Amsterdam			1	0,19%		1																		
86	Nederlandene	Oslo	Edam			1	0,19%	1																			
87	Nederlandene	Svinesund	Amsterdam			1	0,19%				1																
88	Nederlandene	Nordmøre	Roscoff	Amsterdam		1	0,19%		1																		
89		Abbefjord	Jeverland			1	0,19%														1						
90	Danzig	Norge				1	0,19%															1					
91		Ameland				1	0,19%															1					
92	Harlingen	Femern	Amsterdam			1	0,19%														1						
93	Amsterdam	Femern	Amsterdam			1	0,19%														1						
94	Amsterdam	Hohwacht	Amsterdam			1	0,19%															1					
95	Amsterdam	Narva - Reval	Amsterdam			1	0,19%												1								
96	Amsterdam	Nyen	Amsterdam			1	0,19%															1					
97	Amsterdam	Nysted	Amsterdam			1	0,19%														1						
98	Amsterdam	Øsel	Amsterdam			1	0,19%														1						
99	Amsterdam	Riga	Rotterdam			1	0,19%														1						
100	Amsterdam	Rostock	Amsterdam			1	0,19%														1						
101	Amsterdam	Rügenwalde	Amsterdam			1	0,19%											1									
102	Harlingen	Windau	Amsterdam			1	0,19%														1						
103		Braunsberg	Amsterdam			1	0,19%														1						
104		Køge	Amsterdam			1	0,19%															1					
105		Königsberg	Amsterdam			1	0,19%															1					
106		Nyborg	Amsterdam			1	0,19%															1					
107	Amsterdam	Pouliguen	Sundet	Amsterdam		1	0,19%												1								
108	Amsterdam	Vestervik	Danzig	Amsterdam		1	0,19%												1								
109	Amsterdam	Kristianopel	Kristianstad	Malmö	Amsterdam	1	0,19%														1						
110		Pouliguen	Danzig	Danzig - Königsberg	Amsterdam	1	0,19%														1						
111	Amsterdam	Lübeck	Wismar			1	0,19%											1									
112		Danzig	Emden			1	0,19%															1					
113		Ditmarsken				1	0,19%															1					
114		Jade				1	0,19%															1					
115		Norden				1	0,19%															1					
116		Oldenburg				1	0,19%													1							
117		Østfriesland				1	0,19%														1						
118	Elben	Elben				1	0,19%															1					
119	Holsten					1	0,19%															1					
120	Ribe					1	0,19%															1					
121		Frankrig				1	0,19%															1					
122		Memel				1	0,19%															1					
123		Nyborg				1	0,19%														1						
124		Riga				1	0,19%														1						
125		Stettin				1	0,19%															1					
126		Unknown				1	0,19%															1					
127	Frankrig					1	0,19%															1					
128	Memel	Memel				1	0,19%															1					
129	Nyborg					1	0,19%															1					
130	Sundet	Sundet				1	0,19%														1						
131	Unknown					1	0,19%															1					
						520	100,00%																				

1641-1660: bestemmingen van niet in STR Online voorkomende schippers

Nr.	VAN	NAAR_1	NAAR_2	NAAR_3	Totaal	%	1641	1642	1643	1644	1645	1646	1647	1648	1649	1650	1651	1652	1653	1654	1655	1656	1657	1658	1659	1660
1					75	33,33%			1									66		2	6					
2		Kleine Oost			27	12,00%	1			2	1									2	7	3	1	2	4	4
3	Norge	Norge			18	8,00%														5	13					
4		Weser			11	4,89%														5	6					
5	Weser				9	4,00%												2	2	2	3					
6		Norge			9	4,00%													1	1	4			1	1	1
7	Bremen				8	3,56%													1	5	2					
8		Hamburg			6	2,67%														4	2					
9		Emden			5	2,22%														5						
10	Elben				5	2,22%														3	2					
11		Elben			4	1,78%														1	3					
12	Kleine Oost				4	1,78%														2	2					
13		Østersøen			4	1,78%															3			1		
14	Kleine Oost	Kleine Oost			3	1,33%														1	2					
15		Bremen			3	1,33%														1	2					
16		De Eyder			2	0,89%														2						
17	Hamburg				2	0,89%														2						
18	Norden				2	0,89%													2							
19	Amsterdam	Galway	Amsterdam		2	0,89%											2									
20	Amsterdam	Riga	Bordeaux	Amsterdam	2	0,89%											1			1						
21		Abbefjord	Jeverland		1	0,44%														1						
22	Elben	Elben			1	0,44%															1					
23		Jade			1	0,44%															1					
24		Oldenburg			1	0,44%													1							
25		Østfriesland			1	0,44%														1						
26	Emden				1	0,44%														1						
27	Holsten				1	0,44%															1					
28	Ribe				1	0,44%															1					
29	Grønland				1	0,44%															1					
30	Nyborg				1	0,44%															1					
31	Østersøen				1	0,44%															1					
32	Unknown				1	0,44%															1					
33		Ameland			1	0,44%															1					
34	Harlingen	Bordeaux			1	0,44%													1							
35	Island	Bordeaux			1	0,44%															1					
36		Frankrig			1	0,44%															1					
37		Lissabon			1	0,44%														1						
38		Unknown			1	0,44%															1					
39	Amsterdam	Skjøtningberg	Amsterdam		1	0,44%												1								
40	Harlingen	Windau	Amsterdam		1	0,44%														1						
41		Setubal	Amsterdam - Østersøen	Amsterdam	1	0,44%											1									

42	Dordrecht	Texel	Archangelsk	Amsterdam	1	0,44%																				1	
43	Nederlandene	Nordmøre	Bordeaux	Amsterdam	1	0,44%		1																			
44	Amsterdam	Setubal	Østersøen	Amsterdam	1	0,44%												1									
					225	100,00%																					

1691-1710: alle bestemmingen

Nr.	VAN	NAAR_1	NAAR_2	NAAR_3	NAAR_4	Totaal	%	1691	1692	1693	1694	1695	1696	1697	1698	1699	1700	1701	1702	1703	1704	1705	1706	1707	1708	1709	1710
1						70	48,61%											17	9	4	7	10	6	2	4	3	8
2	Amsterdam	Archangelsk	Amsterdam			10	6,94%					1					1	1	2	1	2			1			1
3	Vlieland	Tønningen	Zwolle			8	5,56%													8							
4	Amsterdam	Kolberg	Amsterdam			7	4,86%												2	1	3	1					
5		Archangelsk	Amsterdam			4	2,78%											1	1	1	1						
6		Riga				2	1,39%											1		1							
7	Harlingen	Archangelsk	Amsterdam			2	1,39%		1	1																	
8		Königsberg	Amsterdam			2	1,39%											1		1							
9		Riga	Amsterdam			2	1,39%													2							
10	Vlieland					1	0,69%														1						
11		Altona				1	0,69%															1					
12		Amsterdam				1	0,69%											1									
13		Danzig				1	0,69%												1								
14		Libau				1	0,69%											1									
15		Limerick				1	0,69%											1									
16	Amsterdam	Oslo				1	0,69%											1									
17		Østersøen				1	0,69%											1									
18	Setubal	Østersøen				1	0,69%											1									
19	Amsterdam	Stralsund				1	0,69%											1									
20	Amsterdam	Aalborg	Amsterdam			1	0,69%															1					
21		Bordeaux	Amsterdam			1	0,69%											1									
22		Danzig	Amsterdam			1	0,69%												1								
23		De Eyder	Amsterdam			1	0,69%															1					
24	Amsterdam	Halmstad	Amsterdam			1	0,69%													1							
25	Amsterdam	Libau	Amsterdam			1	0,69%															1					
26		Libourne	Amsterdam			1	0,69%												1								
27		Nantes	Amsterdam			1	0,69%												1								
28		Newcastle	Amsterdam			1	0,69%														1						
29	Amsterdam	Pernau	Amsterdam			1	0,69%											1									
30	Amsterdam	Riga	Amsterdam			1	0,69%											1									
31		Windau	Amsterdam			1	0,69%											1									
32	Amsterdam	Libourne	Amsterdam - Hamburg			1	0,69%											1									
33	Edam	Libourne	Bordeaux	Amsterdam		1	0,69%											1									
34	La Rochelle	Oleron	Danzig - Königsberg			1	0,69%											1									
35	Amsterdam	Archangelsk	Dunkerque			1	0,69%														1						
36		Bremen	Edam			1	0,69%															1					
37	Amsterdam	Archangelsk	Elben	Glückstadt	Amsterdam	1	0,69%																				1
38		Danzig	Gouda			1	0,69%														1						
39		London	Harwich	Holland		1	0,69%														1						
40		Pillau	København	Amsterdam		1	0,69%														1						
41	Amsterdam	Pillau	Königsberg - Elbing	Amsterdam		1	0,69%															1					
42	Amsterdam	Libau	Norge			1	0,69%											1									
43		London	Rotterdam			1	0,69%															1					
44	Amsterdam	La Rochelle	Seudre - St. Martin	Danzig - Königsberg		1	0,69%												1								
45	Amsterdam	Kolberg	Sundet	Amsterdam		1	0,69%													1							
46	Amsterdam	Unknown	Unknown	Amsterdam		1	0,69%											1									
						144	100,00%																				

1691-1710: bestemmingen van niet in STR Online voorkomende schippers

Nr.	VAN	NAAR_1	NAAR_2	NAAR_3	Totaal	%	1691	1692	1693	1694	1695	1696	1697	1698	1699	1700	1701	1702	1703	1704	1705	1706	1707	1708	1709	1710
1					16	66,67%											2	2	1		5	3		1		2
2	Vlieland	Tønningen	Zwolle		4	16,67%													4							
3	Amsterdam	Aalborg	Amsterdam		1	4,17%															1					
4	Amsterdam	Unknown	Unknown	Amsterdam	1	4,17%											1									
5		Altona			1	4,17%															1					
6		Bremen	Edam		1	4,17%															1					
					24	100,00%																				

1741-1760: alle bestemmingen

Nr.	VAN	NAAR_1	NAAR_2	NAAR_3	NAAR_4	Totaal	%	1741	1742	1743	1744	1745	1746	1747	1748	1749	1750	1751	1752	1753	1754	1755	1756	1757	1758	1759	1760
1						47	95,92%									47											
2	Amsterdam	Traangsund	Nantes			1	2,04%										1										
3	Amsterdam	Traangsund	Rotterdam			1	2,04%										1										
						49	100,00%																				

1741-1760: bestemmingen van niet in STR Online voorkomende schippers

Nr.	VAN	NAAR_1	NAAR_2	NAAR_3	Totaal	%	1741	1742	1743	1744	1745	1746	1747	1748	1749	1750	1751	1752	1753	1754	1755	1756	1757	1758	1759	1760
1					17	100,00%									17											
					17	100,00%																				

1791-1810: alle bestemmingen

Nr.	VAN	NAAR_1	NAAR_2	NAAR_3	NAAR_4	Totaal	%	1791	1792	1793	1794	1795	1796	1797	1798	1799	1800	1801	1802	1803	1804	1805	1806	1807	1808	1809	1810
1		Civita Vecchia	Napels			1	33,33%													1							
2	Antwerpen	Sevilla				1	33,33%													1							
3	Rotterdam	Cadix				1	33,33%													1							
						3	100,00%																				

1791-1810: bestemmingen van niet in STR Online voorkomende schippers

Nr.	VAN	NAAR_1	NAAR_2	NAAR_3	Totaal	%	1791	1792	1793	1794	1795	1796	1797	1798	1799	1800	1801	1802	1803	1804	1805	1806	1807	1808	1809	1810
1	Antwerpen	Sevilla			1	50,00%													1							
2	Rotterdam	Cadix			1	50,00%													1							
					2	100,00%																				

Heerenveen

1691-1710: alle bestemmingen

Nr.	VAN	NAAR_1	NAAR_2	Totaal	%	1691	1692	1693	1694	1695	1696	1697	1698	1699	1700	1701	1702	1703	1704	1705	1706	1707	1708	1709	1710
1				1	100,00%																		1		
				1	100,00%																				

1691-1710: bestemmingen van niet in STR Online voorkomende schippers

Nr.	VAN	NAAR_1	Totaal	%	1691	1692	1693	1694	1695	1696	1697	1698	1699	1700	1701	1702	1703	1704	1705	1706	1707	1708	1709	1710
1			1	100,00%																		1		
			1	100,00%																				

1741-1760: alle bestemmingen

Nr.	VAN	NAAR_1	NAAR_2	Totaal	%	1741	1742	1743	1744	1745	1746	1747	1748	1749	1750	1751	1752	1753	1754	1755	1756	1757	1758	1759	1760
1				44	95,65%									44											
2	Amsterdam	St. Petersborg	Amsterdam	1	2,17%							1													
3	Lemmer	Danzig	Amsterdam	1	2,17%										1										
				46	100,00%																				

1741-1760: bestemmingen van niet in STR Online voorkomende schippers

Nr.	VAN	NAAR_1	Totaal	%	1741	1742	1743	1744	1745	1746	1747	1748	1749	1750	1751	1752	1753	1754	1755	1756	1757	1758	1759	1760
1			29	100,00%									29											
			29	100,00%																				

1791-1810: alle bestemmingen

Nr.	VAN	NAAR_1	NAAR_2	Totaal	%	1791	1792	1793	1794	1795	1796	1797	1798	1799	1800	1801	1802	1803	1804	1805	1806	1807	1808	1809	1810
1		Barcelona		1	100,00%													1							
				1	100,00%																				

Hindeloopen

1641-1660: alle bestemmingen

Nr.	VAN	NAAR_1	NAAR_2	NAAR_3	NAAR_4	Totaal	%	1641	1642	1643	1644	1645	1646	1647	1648	1649	1650	1651	1652	1653	1654	1655	1656	1657	1658	1659	1660
1	Norge	Norge				153	27,62%												141		3	9					
2		Norge				122	22,02%												90	9		3			4	9	7
3	Amsterdam	Archangelsk	Amsterdam			33	5,96%								1	2	2	6	10	1		2	3	2	4		
4	Amsterdam	Riga	Amsterdam			30	5,42%											1	1		27	1					
5	Nederlandene	Drammen	Amsterdam			24	4,33%	1	1	3	5	6	4	2		2											
6						20	3,61%												18	2							
7	Nederlandene	Trondhjem	Amsterdam			16	2,89%	2	3		1		2	4	2	2											
8	Norge					9	1,62%												3	4		2					
9	Amsterdam	Setubal	Amsterdam			7	1,26%											1	2		3	1					
10	Amsterdam	Oslo	Amsterdam			6	1,08%														6						
11	Amsterdam	Königsberg	Amsterdam			6	1,08%														4	2					
12	Nederlandene	Nordmøre	Amsterdam			4	0,72%						3	1													
13	Amsterdam	Danzig	Amsterdam			4	0,72%														1	3					
14		Königsberg	Amsterdam			4	0,72%															4					
15	Nederlandene	Nordmøre	Bordeaux	Amsterdam		3	0,54%	2	1																		
16	Nederlandene	Drammen	Edam			3	0,54%	2	1																		
17		La Rochelle	Amsterdam			3	0,54%														3						
18		Göteborg	Amsterdam			3	0,54%														2	1					
19	Amsterdam	Setubal	Lübeck			3	0,54%											2			1						
20	Moscovien	Norge				3	0,54%												3								
21	Norge	Moscovien				3	0,54%												3								
22	Norge	Østersøen				3	0,54%												1	1		1					
23		Kleine Oost				2	0,36%					1							1								
24	Nederlandene	Nordmøre	La Rochelle	Østersøen	Amsterdam	2	0,36%								1	1											
25	Amsterdam	Nordmøre	La Rochelle	Amsterdam		2	0,36%											2									
26	Nederlandene	Langesund - Drammen	Amsterdam			2	0,36%					2															
27	Amsterdam	Larvik	Amsterdam			2	0,36%														2						
28	Amsterdam	Norge	Amsterdam			2	0,36%														2						
29		Archangelsk	Amsterdam			2	0,36%												1	1							
30		Kurland	Amsterdam			2	0,36%													1	1						
31		Leba	Amsterdam			2	0,36%															2					
32		Putzig	Amsterdam			2	0,36%															2					
33	Amsterdam	Trondhjem	London			2	0,36%											2									
34	Østersøen	Norge				2	0,36%												2								
35	Vestervik					2	0,36%													2							
36		Moscovien				2	0,36%											1	1								
37	Nederlandene	Langesund	Bordeaux	La Rochelle	Amsterdam	1	0,18%				1																
38	Nederlandene	Nordmøre	Bordeaux	La Rochelle	Amsterdam	1	0,18%						1														
39	Nederlandene	Nordmøre	Bordeaux	Libourne	Amsterdam	1	0,18%	1																			
40	Amsterdam	Trondhjem	Vannes	Bourgneuf	Amsterdam	1	0,18%											1									
41	Nederlandene	Trondhjem	La Rochelle	Østersøen	Amsterdam	1	0,18%									1											
42		Trondhjem	La Rochelle	Danzig	Amsterdam	1	0,18%														1						
43	Nederlandene	Moss	La Rochelle	Amsterdam		1	0,18%								1												
44	Amsterdam	Nordmøre	Bordeaux - La Rochelle	Amsterdam		1	0,18%											1									
45	Nederlandene	Nordmøre	Bordeaux - Nantes	Amsterdam		1	0,18%						1														
46	Nederlandene	Norge	Bordeaux	Amsterdam		1	0,18%	1																			
47	Nederlandene	Norge	La Rochelle	Amsterdam		1	0,18%			1																	
48	Amsterdam	Setubal	Bergen	Amsterdam		1	0,18%												1								
49	Amsterdam	Setubal	Danzig	Amsterdam		1	0,18%														1						

50	Amsterdam	Riga	Bordeaux	Amsterdam		1	0,18%														1						
51	Amsterdam	Unknown	Rouen	Amsterdam		1	0,18%												1								
52	Amsterdam	Windau	Kurland	Amsterdam		1	0,18%															1					
53		Langesund	La Rochelle	Amsterdam		1	0,18%															1					
54		Reval	Unknown	Amsterdam		1	0,18%														1						
55		Sundet	Sickrog	Amsterdam		1	0,18%														1						
56		Travemünde	Hafkrug	Amsterdam - Zaandam		1	0,18%														1						
57		Windau		Amsterdam		1	0,18%															1					
58	Amsterdam	Shetlandsøerne	Amsterdam			1	0,18%												1								
59	Amsterdam	Bardsund	Amsterdam			1	0,18%												1								
60	Amsterdam	Drammen	Amsterdam			1	0,18%														1						
61	Amsterdam	Langesund	Amsterdam			1	0,18%														1						
62	Nederlandene	Langesund	Amsterdam			1	0,18%				1																
63	Amsterdam	Nordmøre	Amsterdam			1	0,18%															1					
64	Nederlandene	Stavanger	Amsterdam			1	0,18%						1														
65	Amsterdam	Bordeaux	Amsterdam			1	0,18%											1									
66	Texel	Archangelsk	Amsterdam			1	0,18%												1								
67	Amsterdam	Danzig - Riga	Amsterdam			1	0,18%														1						
68	Amsterdam	Elbing	Amsterdam			1	0,18%														1						
69	Amsterdam	Göteborg	Amsterdam			1	0,18%												1								
70	Amsterdam	Helsingborg	Amsterdam			1	0,18%												1								
71	Amsterdam	Kurland	Amsterdam			1	0,18%														1						
72	Amsterdam	Pernau	Amsterdam			1	0,18%														1						
73	Texel	Sundet	Amsterdam			1	0,18%														1						
74	Amsterdam	Sverige (ubekendt sejlretning)	Amsterdam			1	0,18%											1									
75		Nordmøre	Amsterdam			1	0,18%															1					
76		Oslo	Amsterdam			1	0,18%														1						
77		Stavanger	Amsterdam			1	0,18%															1					
78		Tønsberg	Amsterdam			1	0,18%														1						
79		Trondhjem	Amsterdam			1	0,18%												1								
80		Rouen	Amsterdam			1	0,18%															1					
81		Hohwacht	Amsterdam			1	0,18%															1					
82		Libau	Amsterdam			1	0,18%															1					
83		Marstrand	Amsterdam			1	0,18%													1							
84		Pernau	Amsterdam			1	0,18%														1						
85		Unknown	Amsterdam			1	0,18%														1						
86	Amsterdam	Trondhjem	England	Lissabon	Setubal	1	0,18%													1							
87	Nederlandene	Norge	Glasgow			1	0,18%									1											
88	Amsterdam	Stavanger	Cadix	Setubal	Reval	1	0,18%												1								
89	Nederlandene	Nordmøre	Randahl	Bordeaux		1	0,18%	1																			
90	Amsterdam	Norge	Norge			1	0,18%											1									
91	Nederlandene	Drammen	Neustadt			1	0,18%			1																	
92	Amsterdam	La Rochelle	Seudre	Pillau	Elbing - Königsberg	1	0,18%											1									
93	Amsterdam	Setubal	Bergen			1	0,18%												1								
94		Trondhjem	Calais			1	0,18%													1							
95		Trondhjem	Dunkerque			1	0,18%													1							
96	Grønland	Norge				1	0,18%															1					
97	Grimstad					1	0,18%													1							
98	Archangelsk					1	0,18%		1																		
99		Archangelsk				1	0,18%												1								
100		Göteborg				1	0,18%														1						
						554	100,00%																				

1641-1660: bestemmingen van niet in STR Online voorkomende schippers

Nr.	VAN	NAAR_1	NAAR_2	NAAR_3	NAAR_4	Totaal	%	1641	1642	1643	1644	1645	1646	1647	1648	1649	1650	1651	1652	1653	1654	1655	1656	1657	1658	1659	1660
1	Norge	Norge				75	38,27%												65		3	7					
2		Norge				68	34,69%												44	5		3			2	8	6
3	Nederlandene	Drammen	Amsterdam			8	4,08%	1	1	1	1	2	1			1											
4						7	3,57%												6	1							
5	Amsterdam	Archangelsk	Amsterdam			4	2,04%									1			2						1		
6	Amsterdam	Oslo	Amsterdam			3	1,53%														3						
7	Amsterdam	Riga	Amsterdam			3	1,53%												1		2						
8	Amsterdam	Setubal	Amsterdam			2	1,02%														2						
9	Norge					2	1,02%													1		1					
10	Vestervik					2	1,02%													2							
11	Nederlandene	Trondhjem	Amsterdam			2	1,02%						1	1													
12	Nederlandene	Nordmøre	Bordeaux	Amsterdam		1	0,51%	1																			
13	Nederlandene	Nordmøre	Bordeaux	La Rochelle	Amsterdam	1	0,51%						1														
14	Nederlandene	Nordmøre	Bordeaux	Libourne	Amsterdam	1	0,51%	1																			
15	Amsterdam	Trondhjem	Vannes	Bourgneuf	Amsterdam	1	0,51%											1									
16	Amsterdam	Shetlandsøerne	Amsterdam			1	0,51%												1								
17	Grimstad					1	0,51%													1							
18	Amsterdam	Danzig	Amsterdam			1	0,51%														1						
19		Göteborg	Amsterdam			1	0,51%														1						
20		Hohwacht	Amsterdam			1	0,51%															1					
21		Kleine Oost				1	0,51%					1															
22	Amsterdam	Königsberg	Amsterdam			1	0,51%														1						
23		Kurland	Amsterdam			1	0,51%													1							
24	Amsterdam	Langesund	Amsterdam			1	0,51%														1						
25	Amsterdam	Nordmøre	Amsterdam			1	0,51%															1					
26	Amsterdam	Norge	Norge			1	0,51%											1									
27	Nederlandene	Norge	Glasgow			1	0,51%									1											
28	Amsterdam	Norge	Amsterdam			1	0,51%														1						
29	Østersøen	Norge				1	0,51%												1								
30	Amsterdam	Sverige (ubekendt sejlretning)	Amsterdam			1	0,51%											1									
31		Tønsberg	Amsterdam			1	0,51%														1						
						196	100,00%																				

1691-1710: alle bestemmingen

Nr.	VAN	NAAR_1	NAAR_2	NAAR_3	NAAR_4	Totaal	%	1691	1692	1693	1694	1695	1696	1697	1698	1699	1700	1701	1702	1703	1704	1705	1706	1707	1708	1709	1710
1						181	39,78%										1	37	14	31	31	22	5	9	11	7	13
2	Amsterdam	Archangelsk	Amsterdam			116	25,49%	4	1	5	1		11	1	3	2	4	9	11	9	6	6	5	8	16	10	4
3		Archangelsk	Amsterdam			9	1,98%											5	1	2	1						
4	Amsterdam	Narva	Amsterdam			9	1,98%											1	3	4	1						
5	Amsterdam	Norge	Amsterdam			6	1,32%											3	1	2							
6	Amsterdam	Nyen	Amsterdam			5	1,10%												5								
7		Riga	Amsterdam			5	1,10%														3	2					
8		Drammen	Amsterdam			4	0,88%											1	1	1	1						
9		Narva	Amsterdam			4	0,88%											1		1	2						
10	Amsterdam	Oslo	Amsterdam			3	0,66%														1	2					
11	Amsterdam	Norge				3	0,66%											2				1					
12		Setubal	Amsterdam			3	0,66%											1		2							
13	Amsterdam	Pernau	Amsterdam			3	0,66%												2	1							
14		Danzig	Amsterdam			3	0,66%											2		1							
15		Pernau	Amsterdam			3	0,66%														3						
16	Amsterdam	Lissabon				3	0,66%													1		2					
17		Archangelsk				3	0,66%											2	1								
18	Vlieland					3	0,66%												1		1	1					
19	Amsterdam	St. Petersborg	St. Petersborg	Amsterdam		2	0,44%													2							
20		Bardsund	Amsterdam			2	0,44%															2					
21		Svinesund	Amsterdam			2	0,44%											1		1							
22		Norge				2	0,44%											2									
23	Amsterdam	Setubal	Amsterdam			2	0,44%												1			1					
24	Amsterdam		Amsterdam			2	0,44%												2								
25	Amsterdam	Libau	Amsterdam			2	0,44%											2									
26		St. Petersborg	Amsterdam			2	0,44%												2								
27		Strömstad	Amsterdam			2	0,44%														2						
28	Amsterdam	Nyen				2	0,44%											1	1								
29	Bordeaux	Unknown	Cowes	Amsterdam		1	0,22%											1									
30	Amsterdam	Portsmouth	Amsterdam			1	0,22%											1									
31	Amsterdam	Archangelsk	Portsmouth	Plymouth	Amsterdam	1	0,22%																		1		
32	La Rochelle	Seudre - St. Martin	Danzig - Königsberg			1	0,22%											1									
33	Amsterdam	Reval	Viborg	Amsterdam		1	0,22%															1					
34	Amsterdam	Sundet	St. Petersborg	Amsterdam		1	0,22%													1							
35	Amsterdam	Sundet	Skåne	Amsterdam		1	0,22%													1							
36	Amsterdam	Pernau	Nyen	Amsterdam		1	0,22%											1									
37		Danzig	Gotland	Amsterdam		1	0,22%												1								
38	Amsterdam	Archangelsk	Glückstadt	Amsterdam		1	0,22%																				1
39		Reval	Björkö	Amsterdam		1	0,22%														1						
40		Cadix	Alicante	Amsterdam		1	0,22%													1							
41		Maribo	Tønsberg			1	0,22%											1									
42		Norge	Nederlandene			1	0,22%														1						
43	Amsterdam	Drammen	Amsterdam			1	0,22%												1								
44	Amsterdam	Kiørbo	Amsterdam			1	0,22%														1						
45	Amsterdam	Langenes	Amsterdam			1	0,22%													1							
46	Amsterdam	Saltkil	Amsterdam			1	0,22%												1								
47	Amsterdam	Svinesund	Amsterdam			1	0,22%											1									
48		Flekkerø	Amsterdam			1	0,22%														1						
49		Langenes	Amsterdam			1	0,22%											1									
50		Norge	Amsterdam			1	0,22%														1						
51	Amsterdam	Arendal				1	0,22%												1								
52	Amsterdam	Drammen				1	0,22%														1						
53	Amsterdam	Korshavn				1	0,22%											1									
54	Amsterdam	Kristiania				1	0,22%											1									
55	Amsterdam	Oslo				1	0,22%															1					
56		Svinesund				1	0,22%											1									
57		St. Petersborg	Wammelsund	Sundet	Amsterdam	1	0,22%														1						
58		Viborg	Traangsund			1	0,22%															1					
59	Amsterdam	Texel	Lissabon			1	0,22%														1						
60		Stockevik	Gotland	Gotland	Amsterdam	1	0,22%														1						
61		Danzig	Brest			1	0,22%											1									
62	Amsterdam	Hamburg	Archangelsk	Hamburg		1	0,22%				1																
63		Jylland	Amsterdam			1	0,22%											1									
64	Amsterdam	Bordeaux - Libourne	Amsterdam			1	0,22%											1									
65		Cadix	Amsterdam			1	0,22%												1								
66		Libourne	Amsterdam			1	0,22%											1									
67	Harlingen	Archangelsk	Amsterdam			1	0,22%								1												
68	Amsterdam	Danzig	Amsterdam			1	0,22%															1					
69	Amsterdam	Helsingfors	Amsterdam			1	0,22%															1					
70	Amsterdam	Kolberg	Amsterdam			1	0,22%															1					
71	Amsterdam	Østersøen	Amsterdam			1	0,22%												1								
72	Amsterdam	Reval	Amsterdam			1	0,22%													1							
73	Amsterdam	Rostock	Amsterdam			1	0,22%											1									
74	Amsterdam	St. Petersborg	Amsterdam			1	0,22%													1							
75		Bjørneborg	Amsterdam			1	0,22%														1						
76		Gotland	Amsterdam			1	0,22%													1							
77		Königsberg	Amsterdam			1	0,22%														1						
78		Nyen	Amsterdam			1	0,22%															1					
79		Østersøen	Amsterdam			1	0,22%															1					
80		Sundet	Amsterdam			1	0,22%														1						
81		Traangsund	Amsterdam			1	0,22%															1					
82		Uddevalla	Amsterdam			1	0,22%											1									
83		Unknown	Amsterdam			1	0,22%															1					
84		Viborg	Amsterdam			1	0,22%															1					
85		Wammelsund	Amsterdam			1	0,22%															1					
86		Windau	Amsterdam			1	0,22%														1						
87	Archangelsk	Amsterdam				1	0,22%																	1			
88	Amsterdam	Archangelsk				1	0,22%															1					
89	Texel	Archangelsk				1	0,22%												1								
90		Texel				1	0,22%												1								
91	Amsterdam	Narva				1	0,22%											1									
92		Libau				1	0,22%												1								
93		Libau - Memel				1	0,22%											1									

94		Memel				1	0,22%											1										
95		Østersøen				1	0,22%											1										
96		Sverige				1	0,22%											1										
97		Unknown				1	0,22%														1							
						455	100,00%																					

1691-1710: bestemmingen van niet in STR Online voorkomende schippers

Nr.	VAN	NAAR_1	NAAR_2	NAAR_3	NAAR_4	Totaal	%	1691	1692	1693	1694	1695	1696	1697	1698	1699	1700	1701	1702	1703	1704	1705	1706	1707	1708	1709	1710
1	Amsterdam	Archangelsk	Amsterdam			18	41,86%		1	1			2					1		4		2			2	3	2
2						15	34,88%											3		4	1	1			1	2	3
3	Amsterdam	Archangelsk	Portsmouth	Plymouth	Amsterdam	1	2,33%																		1		
4	Amsterdam	Hamburg	Archangelsk	Hamburg		1	2,33%				1																
5		Svinesund	Amsterdam			1	2,33%													1							
6		Libourne	Amsterdam			1	2,33%											1									
7		Traangsund	Amsterdam			1	2,33%															1					
8	Amsterdam	Setubal	Amsterdam			1	2,33%															1					
9	Vlieland					1	2,33%												1								
10		Norge				1	2,33%											1									
11		Archangelsk				1	2,33%											1									
12		Unknown				1	2,33%														1						
						43	100,00%																				

1741-1760: alle bestemmingen

Nr.	VAN	NAAR_1	NAAR_2	NAAR_3	NAAR_4	Totaal	%	1741	1742	1743	1744	1745	1746	1747	1748	1749	1750	1751	1752	1753	1754	1755	1756	1757	1758	1759	1760
1						57	100,00%					7				49						1					
						57	100,00%																				

1741-1760: bestemmingen van niet in STR Online voorkomende schippers

Nr.	VAN	NAAR_1	NAAR_2	NAAR_3	NAAR_4	Totaal	%	1741	1742	1743	1744	1745	1746	1747	1748	1749	1750	1751	1752	1753	1754	1755	1756	1757	1758	1759	1760
1						5	100,00%					2				3											
						5	100,00%																				

1791-1810: alle bestemmingen

Nr.	VAN	NAAR_1	NAAR_2	NAAR_3	NAAR_4	Totaal	%	1791	1792	1793	1794	1795	1796	1797	1798	1799	1800	1801	1802	1803	1804	1805	1806	1807	1808	1809	1810
1						7	100,00%										3		2						2		
						7	100,00%																				

1791-1810: bestemmingen van niet in STR Online voorkomende schippers

Nr.	VAN	NAAR_1	NAAR_2	NAAR_3	NAAR_4	Totaal	%	1791	1792	1793	1794	1795	1796	1797	1798	1799	1800	1801	1802	1803	1804	1805	1806	1807	1808	1809	1810
1						2	100,00%												1						1		
						2	100,00%																				

Lemmer

1691-1710: alle bestemmingen

Nr.	VAN	NAAR_1	NAAR_2	Totaal	%	1691	1692	1693	1694	1695	1696	1697	1698	1699	1700	1701	1702	1703	1704	1705	1706	1707	1708	1709	1710
1		Hamburg	Amsterdam	3	75,00%																			3	
2				1	25,00%																			1	
				4	100,00%																				

1691-1710: bestemmingen van niet in STR Online voorkomende schippers

Nr.	VAN	NAAR_1	NAAR_2	Totaal	%	1691	1692	1693	1694	1695	1696	1697	1698	1699	1700	1701	1702	1703	1704	1705	1706	1707	1708	1709	1710
1		Hamburg	Amsterdam	3	75,00%																			3	
2				1	25,00%																			1	
				4	100,00%																				

1741-1760: alle bestemmingen

Nr.	VAN	NAAR_1	NAAR_2	Totaal	%	1741	1742	1743	1744	1745	1746	1747	1748	1749	1750	1751	1752	1753	1754	1755	1756	1757	1758	1759	1760
1				38	95,00%									38											
2	Amsterdam	Narva	Bordeaux	1	2,50%										1										
3	Amsterdam	Traangsund	Bordeaux - Nantes	1	2,50%										1										
				40	100,00%																				

1741-1760: bestemmingen van niet in STR Online voorkomende schippers

Nr.	VAN	NAAR_1	NAAR_2	Totaal	%	1741	1742	1743	1744	1745	1746	1747	1748	1749	1750	1751	1752	1753	1754	1755	1756	1757	1758	1759	1760
1				10	100,00%									10											
				10	100,00%																				
				20	200,00%																				

1791-1810: alle bestemmingen

Nr.	VAN	NAAR_1	NAAR_2	Totaal	%	1791	1792	1793	1794	1795	1796	1797	1798	1799	1800	1801	1802	1803	1804	1805	1806	1807	1808	1809	1810
1				1	50,00%									1											
2		Barcelona		1	50,00%			1																	
				2	100,00%																				

Workum

1641-1660: alle bestemmingen

Nr.	VAN	NAAR_1	NAAR_2	NAAR_3	NAAR_4	Totaal	%	1641	1642	1643	1644	1645	1646	1647	1648	1649	1650	1651	1652	1653	1654	1655	1656	1657	1658	1659	1660
1						39	21,91%												38	1							
2		Norge				27	15,17%												18						1	4	4
3	Norge	Norge				25	14,04%												24			1					
4	Amsterdam	Archangelsk	Amsterdam			11	6,18%								1				6		1	2		1			
5	Amsterdam	Riga	Amsterdam			7	3,93%											3	1		3						
6	Nederlandene	Drammen	Amsterdam			6	3,37%		1	1	4																
7		Kleine Oost				4	2,25%					2										1				1	
8		Moscovien				3	1,69%												3								
9		Archangelsk				2	1,12%														2						
10	Amsterdam	Bordeaux - Libourne	Amsterdam			2	1,12%											1			1						
11	Nederlandene	Randahl	Amsterdam			2	1,12%							2													
12	Amsterdam	Windau	Amsterdam			2	1,12%												1			1					
13	Nederlandene	Grønland	Amsterdam			2	1,12%															2					
14		Jade				2	1,12%													2							
15		Østersøen				2	1,12%													2							
16		Archangelsk	Texel			1	0,56%												1								
17	Amsterdam	Archangelsk				1	0,56%														1						
18	Amsterdam	Nordkap	Bordeaux	La Rochelle	Amsterdam	1	0,56%											1									
19	Amsterdam	La Rochelle	Seudre	Königsberg	Amsterdam	1	0,56%											1									
20		La Rochelle	Oleron	Amsterdam		1	0,56%														1						
21	Amsterdam	Bordeaux	Bretagne			1	0,56%											1									
22	Amsterdam	La Rochelle	Danzig - Königsberg	Amsterdam		1	0,56%														1						
23	Amsterdam	La Rochelle	Königsberg	Amsterdam		1	0,56%											1									
24	Amsterdam	La Rochelle	Königsberg - Riga	Amsterdam		1	0,56%												1								
25	Amsterdam	Setubal	Libau - Windau	Amsterdam		1	0,56%											1									
26	Amsterdam	Charente	Amsterdam			1	0,56%														1						
27	Amsterdam	La Rochelle	Amsterdam			1	0,56%														1						
28	Amsterdam	Setubal	Amsterdam			1	0,56%														1						
29	Amsterdam	Seudre	Amsterdam			1	0,56%														1						
30		La Rochelle	Amsterdam			1	0,56%														1						
31		La Rochelle	Schiedam			1	0,56%															1					
32		Lissabon - Setubal	Amsterdam			1	0,56%													1							
33		Setubal	Amsterdam			1	0,56%															1					
34	Nederlandene	Nordmøre	La Rochelle	Amsterdam		1	0,56%		1																		
35	Nederlandene	Trondhjem	Bordeaux	Amsterdam		1	0,56%									1											
36	Nederlandene	Nordmøre	La Rochelle			1	0,56%							1													
37	Nederlandene	Trondhjem	La Rochelle			1	0,56%									1											
38	Amsterdam	Riga	Bordeaux	Amsterdam		1	0,56%											1									
39	Amsterdam	Riga	Bordeaux			1	0,56%														1						
40	Norge	Østersøen				1	0,56%												1								
41	Norge	Unknown				1	0,56%												1								
42		Jersey				1	0,56%													1							
43	Amsterdam	Langesund	Amsterdam			1	0,56%													1							
44	Amsterdam	Norge	Amsterdam			1	0,56%															1					
45	Nederlandene	Langesund - Drammen	Amsterdam			1	0,56%					1															
46	Nederlandene	Norge	Medemblik			1	0,56%						1														
47	Nederlandene	Svinesund	Amsterdam			1	0,56%									1											
48		Norge	Amsterdam			1	0,56%															1					
49		Svinesund	Amsterdam			1	0,56%													1							
50	Amsterdam	Trondhjem				1	0,56%											1									
51	Amsterdam	Travemünde	Hafkrug	Amsterdam		1	0,56%															1					
52	Amsterdam	Grønland	Amsterdam			1	0,56%														1						
53	Schiedam	Königsberg	Amsterdam			1	0,56%															1					
54		Riga	Amsterdam			1	0,56%														1						
55	Bremen					1	0,56%															1					
56		Nord Amerika				1	0,56%											1									
57		Virginia				1	0,56%											1									
						178	100,00%																				

1641-1660: bestemmingen van niet in STR Online voorkomende schippers

Nr.	VAN	NAAR_1	NAAR_2	Totaal	%	1641	1642	1643	1644	1645	1646	1647	1648	1649	1650	1651	1652	1653	1654	1655	1656	1657	1658	1659	1660
1				19	25,68%												19								
2		Norge		18	24,32%												9						1	4	4
3	Norge	Norge		15	20,27%												14			1					
4		Kleine Oost		4	5,41%					2										1				1	
5		Jade		2	2,70%													2							
6		Jersey		1	1,35%													1							
7	Amsterdam	Bordeaux	Bretagne	1	1,35%											1									
8	Amsterdam	Bordeaux - Libourne	Amsterdam	1	1,35%														1						
9	Amsterdam	La Rochelle	Amsterdam	1	1,35%														1						
10	Bremen			1	1,35%															1					
11	Norge	Unknown		1	1,35%												1								
12	Nederlandene	Nordmøre	La Rochelle	1	1,35%							1													
13	Nederlandene	Langesund - Drammen	Amsterdam	1	1,35%					1															
14	Amsterdam	Norge	Amsterdam	1	1,35%															1					
15	Nederlandene	Norge	Medemblik	1	1,35%						1														
16	Nederlandene	Randahl	Amsterdam	1	1,35%							1													
17	Amsterdam	Trondhjem		1	1,35%											1									
18	Amsterdam	Archangelsk	Amsterdam	1	1,35%								1												

19	Amsterdam	Archangelsk		1	1,35%														1							
20		Nord Amerika		1	1,35%											1										
21		Virginia		1	1,35%											1										
				74	100,00%																					

1691-1710: alle bestemmingen

Nr.	VAN	NAAR_1	NAAR_2	NAAR_3	NAAR_4	Totaal	%	1691	1692	1693	1694	1695	1696	1697	1698	1699	1700	1701	1702	1703	1704	1705	1706	1707	1708	1709	1710
1						30	37,97%											4	5	2	8	4	2		1	1	3
2	Amsterdam	Archangelsk	Amsterdam			19	24,05%				1		2		1			1	4	1	1	2	1	1	2	1	1
3		Archangelsk	Amsterdam			4	5,06%											2	1		1						
4		Hamburg	Amsterdam			3	3,80%											1				2					
5	Amsterdam	Königsberg	Amsterdam			2	2,53%														1	1					
6	Amsterdam	Narva	Amsterdam			2	2,53%												1	1							
7		Königsberg				2	2,53%											2									
8		Bremen	Amsterdam			1	1,27%													1							
9		Danzig	Gouda	Amsterdam		1	1,27%														1						
10		Danzig	Gouda	Texel	Amsterdam	1	1,27%														1						
11		Drammen	Amsterdam			1	1,27%												1								
12		Elben	Amsterdam			1	1,27%													1							
13	Amsterdam	Hull	Amsterdam			1	1,27%															1					
14		Königsberg	Amsterdam			1	1,27%												1								
15	Amsterdam	Libourne	Amsterdam			1	1,27%											1									
16	Amsterdam	Libourne	Amsterdam - Hamburg			1	1,27%											1									
17	Archangelsk	Amsterdam				1	1,27%																	1			
18			Halmstad	Amsterdam		1	1,27%											1									
19	Amsterdam	Archangelsk				1	1,27%													1							
20	Amsterdam	Bordeaux	Libourne	Amsterdam		1	1,27%															1					
21		Bordeaux				1	1,27%												1								
22		Ems				1	1,27%												1								
23		London				1	1,27%															1					
24		Narva				1	1,27%											1									
						79	100,00%																				

1691-1710: bestemmingen van niet in STR Online voorkomende schippers

Nr.	VAN	NAAR_1	NAAR_2	Totaal	%	1691	1692	1693	1694	1695	1696	1697	1698	1699	1700	1701	1702	1703	1704	1705	1706	1707	1708	1709	1710
1				10	58,82%												2	1	1	1	1		1		3
2		Hamburg	Amsterdam	2	11,76%															2					
3		Ems		1	5,88%												1								
4		Archangelsk	Amsterdam	1	5,88%														1						
5		Bremen	Amsterdam	1	5,88%													1							
6		Elben	Amsterdam	1	5,88%													1							
7	Amsterdam	Archangelsk	Amsterdam	1	5,88%														1						
				17	100,00%																				

1741-1760: alle bestemmingen

Nr.	VAN	NAAR_1	NAAR_2	NAAR_3	NAAR_4	Totaal	%	1741	1742	1743	1744	1745	1746	1747	1748	1749	1750	1751	1752	1753	1754	1755	1756	1757	1758	1759	1760
1						38	95,00%									38											
2	Amsterdam	Königsberg	Amsterdam			2	5,00%										2										
						40	100,00%																				

1741-1760: bestemmingen van niet in STR Online voorkomende schippers

Nr.	VAN	NAAR_1	NAAR_2	Totaal	%	1741	1742	1743	1744	1745	1746	1747	1748	1749	1750	1751	1752	1753	1754	1755	1756	1757	1758	1759	1760
1				12	100,00%									12											
				12	100,00%																				

1791-1810: alle bestemmingen

Nr.	VAN	NAAR_1	NAAR_2	NAAR_3	NAAR_4	Totaal	%	1791	1792	1793	1794	1795	1796	1797	1798	1799	1800	1801	1802	1803	1804	1805	1806	1807	1808	1809	1810
1		Cadix				1	100,00%			1																	
						1	100,00%																				

1791-1810: bestemmingen van niet in STR Online voorkomende schippers

Nr.	VAN	NAAR_1	NAAR_2	Totaal	%	1791	1792	1793	1794	1795	1796	1797	1798	1799	1800	1801	1802	1803	1804	1805	1806	1807	1808	1809	1810
1		Cadix		1	100,00%			1																	
				1	100,00%																				

Woudsend

1691-1710: alle bestemmingen

Nr.	VAN	NAAR_1	NAAR_2	NAAR_3	Totaal	%	1691	1692	1693	1694	1695	1696	1697	1698	1699	1700	1701	1702	1703	1704	1705	1706	1707	1708	1709	1710
1					34	94,44%						1						1			31			1		
2		Drammen			1	2,78%													1							
3	Altona	Dunkerque			1	2,78%												1								
					36	100,00%																				

1691-1710: bestemmingen van niet in STR Online voorkomende schippers

Nr.	VAN	NAAR_1	NAAR_2	Totaal	%	1691	1692	1693	1694	1695	1696	1697	1698	1699	1700	1701	1702	1703	1704	1705	1706	1707	1708	1709	1710
1				33	94,29%						1						1			30			1		
2		Drammen		1	2,86%													1							
3	Altona	Dunkerque		1	2,86%												1								
				35	100,00%																				

1741-1760: alle bestemmingen

Nr.	VAN	NAAR_1	NAAR_2	NAAR_3	Totaal	%	1741	1742	1743	1744	1745	1746	1747	1748	1749	1750	1751	1752	1753	1754	1755	1756	1757	1758	1759	1760
1					44	91,67%					1				41	2										
2	Amsterdam	Charente	La Rochelle	Rouen - Le Havre de Grace	1	2,08%							1													
3	Amsterdam	Charente	Rouen - Le Havre de Grace		1	2,08%						1														
4	Amsterdam	Le Croisic	Riga		2	4,17%										2										
					48	100,00%																				

1741-1760: bestemmingen van niet in STR Online voorkomende schippers

Nr.	VAN	NAAR_1	NAAR_2	Totaal	%	1741	1742	1743	1744	1745	1746	1747	1748	1749	1750	1751	1752	1753	1754	1755	1756	1757	1758	1759	1760
1				5	83,33%					1				4											
2	Amsterdam	Charente	Rouen - Le Havre de Grace	1	16,67%						1														
				6	100,00%																				

1791-1810: alle bestemmingen

Nr.	VAN	NAAR_1	NAAR_2	NAAR_3	Totaal	%	1791	1792	1793	1794	1795	1796	1797	1798	1799	1800	1801	1802	1803	1804	1805	1806	1807	1808	1809	1810
1					1	100,00%							1													
					1	100,00%																				

1791-1810: alle bestemmingen van niet in STR Online voorkomende schippers

Nr.	VAN	NAAR_1	NAAR_2	Totaal	%	1791	1792	1793	1794	1795	1796	1797	1798	1799	1800	1801	1802	1803	1804	1805	1806	1807	1808	1809	1810
1				1	100,00%							1													
				1	100,00%																				

Lijst van archivalia en literatuur

Lijst van archivalia

Gemeentearchief Súdwest Fryslân IJlst
Grietenijbestuur Wymbritseradeel 1550-1812
Inv. nr. 228-229, Assurantie-overeenkomsten tussen de zeevarende schippers van Heeg, Woudsend en Hommerts betreffende het schip, de weduwe, de wezen en de schipper

Nationaal archief Den Haag
College van de Grote Visserij, 1578-1857 (1859) (3.11.03)
Inv. nr. 204-208, 210, Rekeningen van de Grote Visserij te Enkhuizen betreffende de ontvangen lastgelden in het Noorderkwartier en Texel

Directies Equipering Oorlogsschepen, 1631-1657 (1.03.02)
Inv. nr. 10, Journaal van de ontvangst van lastgelden van uitvarende en inkomende schepen te Amsterdam
Inv. nr. 33, Rekening van direkteuren van de extra-ordinaris equipage ter zee te Hoorn, 1652 maart-1653 maart, afgehoord ter generaliteitsrekenkamer, 1653 april 11

Stadsarchief Amsterdam
Archief van S. Hart: gedeeltelijke toegang op de notariële archieven (30452)
Inv. nr. 259, Haarlem - Harmelen
Inv. nr. 260, Hartwerd - Holy
Inv. nr. 264, Landsmeer - Maartensdijk
Inv. nr. 279, Workum - Zaandam, 1630
Inv. nr. 596, Harlingen beroepen schipper - 's Hertogenbosch beroepen wijnkoper
Inv. nr. 597, s Hertogenbosch inwoners - Hobrede
Inv. nr. 602, Leiderdorp - Maire
Inv. nr. 618, Weesperkarspel – Worsum
Inv. nr. 619, Woubrugge - Zaandam onroerend goed

Tresoar Leeuwarden
Collectie W.T. Beetstra (342-15)
Inv. nr. 32, Kaartsysteem betreffende het last- en veilgeld van de Harlinger haven over de jaren 1654-1655, aangelegd door de heer J.A. Faber te Bennekom

Gewestelijke bestuursinstellingen van Friesland 1580-1795 (5)
De quotisatie
Inv. nr. 6474, Achtkarspelen, Ængwirden, Baarderadeel, Barradeel, het Bildt
Inv. nr. 6477, Harlingen
Inv. nr. 6478, Haskerland, Hemelumer Oldeferd, Hennaarderadeel, Hindeloopen, Idaarderadeel
Inv. nr. 6479, IJlst, Kollumerland, Leeuwarderadeel, Lemsterland, Menaldumadeel

Inv. nr. 6482, Schoterland, Sloten, Smallingerland, Sneek, Stavoren
Inv. nr. 6483, Tietjerksteradeel, Utingeradeel, Westdongeradeel, Weststellingwerf, Wymbritseradeel
Inv. nr. 6485, Workum
Ik heb gebruik gemaakt van het door Cor Trompetter aan mij beschikbaar gestelde Excel bestand.

Westfries archief Hoorn
Collectie handschriften en losse archivalia (0216)
Registers van ontvang van de Noorsche en Orisontse tol
Inv. nr. 1816, Hoorn. Ontvanger is Dirck Pietersz Ben, convoymeester., 1658-1664
Inv. nr. 1817, Enkhuizen I, 1659-1662 augustus
Inv. nr. 1818, Enkhuizen II, 1662 september-1665
Inv. nr. 1819, Medemblik. Ontvanger is Cornelis Verwer, 1658-1664
Inv. nr. 1823, Enkhuizen III, augustus 1658-november 1663

Literatuur

Aa, A.J. van der, 'Harlingen'. vanderaa.tresoar.nl, 'Harlingen'. Laatst geraadpleegd 17 april 2017. Oorspronkelijk: Idem, *Aardrijkskundig woordenboek der Nederlanden* V (Gorinchem 1844) 168-189.

Aa, A.J. van der, 'Heerenveen'. vanderaa.tresoar.nl, 'Heerenveen'. Laatst geraadpleegd 17 april 2017. Oorspronkelijk: Idem, *Aardrijkskundig woordenboek der Nederlanden* V (Gorinchem 1844) 293-297.

Aa, A.J. van der, 'Heerensloot'. vanderaa.tresoar.nl, 'Heerensloot'. Laatst geraadpleegd 17 april 2017. Oorspronkelijk: Idem, *Aardrijkskundig woordenboek der Nederlanden* V (Gorinchem 1844) 292.

Aa, A.J. van der, 'Hindeloopen'. vanderaa.tresoar.nl, 'Hindeloopen'. Laatst geraadpleegd 17 april 2017. Oorspronkelijk: Idem, *Aardrijkskundig woordenboek der Nederlanden* V (Gorinchem 1844) 604-614.

Aa, A.J. van der, 'Lemmer (de)'. vanderaa.tresoar.nl, 'Lemmer (de)'. Laatst geraadpleegd 17 april 2017. Oorspronkelijk: Idem, *Aardrijkskundig woordenboek der Nederlanden* VII (Gorinchem 1846) 181-187.

Aa, A.J. van der, 'Workum'. vanderaa.tresoar.nl, 'Workum'. Laatst geraadpleegd 17 april 2017. Oorspronkelijk: Idem, *Aardrijkskundig woordenboek der Nederlanden* XII (Gorinchem 1849) 603-608.

Aa, A.J. van der, 'Workumer Nieuwland'. vanderaa.tresoar.nl, 'Workumer Nieuwland'. Laatst geraadpleegd 17 april 2017. Oorspronkelijk: Idem, *Aardrijkskundig woordenboek der Nederlanden* XII (Gorinchem 1849) 609.

Aa, A.J. van der, 'Woudsend'. vanderaa.tresoar.nl, 'Woudsend'. Laatst geraadpleegd 17 april 2017. Oorspronkelijk: Idem, *Aardrijkskundig woordenboek der Nederlanden* XII (Gorinchem 1849) 641-645.

Aa, A.J. van der, *Biographisch woordenboek der Nederlanden* I (Haarlem 1852).

Algra, A., *De historie gaat door het eigen dorp* III (Leeuwarden z.j. (1957)).

Amsterdamse notariële akten over de Archangelvaart 1594-1724. Buck, Piet de (†), Sebastiaan Kerkvliet en Milja van Tielhof ed., resources.huygens.knaw.nl, 'Notariele akten over de Archangelvaart 1594-1724'. Laatst geraadpleegd 17 april 2017.

'Archief van de Burgemeesters: stukken betreffende de controle op de ontvangst van het verhoogde last- en veilgeld'. archief.amsterdam/inventarissen/overzicht/5050.nl.html. Laatst geraadpleegd 17 april 2017.

‘Archief van de Burgemeesters: zeebrieven’. archief.amsterdam/inventarissen/inventaris/5036.nl.html. Laatst geraadpleegd 17 april 2017.

Baasch, Ernst, ‘Hamburg und Holland im 17. und 18. Jahrhundert’, *Hansische Geschichtsblätter* 37 (1910) 45-102.

Baasch, Ernst, *Hamburgs Seeschiffahrt und Waarenhandel vom Ende des 16. Bis zur Mitte des 17. Jahrhunderts* (Hamburg 1893).

Bakker, G., ‘Veenontginningen in Wymbritseradeel en Doniawerstal vanuit Goënga, Sneek, IJlst, Oosthem en Abbega 900-1300’, *It beaken* 65 (2003) 87-124.

Bakker, G., ‘Wymbritseradiel sûnt 1524’ (Wymbritseradeel sinds 1524) in: Idem ed., *Wymbritseradiel. Skiednis fan in greidgritenij* (Bolsward 1974) 84-148.

Bang, N. Ellinger en K. Korst, *Tabeller over skibsfart og vaeretranpsort gennem Oeresund 1497-1783* (Tabellen van de scheepvaart en het goederentransport door de Sont 1497-1783) 7 delen (Kopenhagen en Leipzig, 1906-1953).

Berkenvelder, F.C., ‘Frieslands handel in de middeleeuwen’, *Economisch-historisch jaarboek* 29 (1963) 136-187.

Bijlsma, R., *Inventaris van de archieven van de Directies ter Equipering van Oorlogsschepen, 1631-1657* (Den Haag 1932). Digitaal beschikbaar via: www.gahetna.nl/collectie/archief/pdf/NL-HaNA_1.03.02.ead.pdf. Laatst geraadpleegd 17 april 2017.

‘Blad met vier stadsplattegronden door Braun en Hogenberg’. www.friesscheepvaartmuseum.nl, ‘Zoeken’, ‘Blad met vier stadsplattegronden door Braun en Hogenberg’. Laatst geraadpleegd 17 april 2017. Oorspronkelijk: Georg Braun en Frans Hogenberg, *Civitatis orbis terrarum* IV (Keulen 1588).

‘De blokhuizen van de Lemmer’. www.spanvis.nl, ‘Lemmer’, ‘Oude geschiedenis Lemmer’, ‘De blokhuizen van de Lemmer’. Laatst geraadpleegd 17 april 2017.

Boer, Lolle Piebe de, ‘Opkomst, bloei en neergang van zeevarend Woudsend, bekeken vanuit het perspectief van schippers uit de familie Nauta’, *Jaarboek Fries Scheepvaart Museum* (2011) 45-66.

Boon, Piet, *Bouwers van de zee. Zeevarenden van het Westfriese platteland, ca. 1680-1720* (Den Haag 1996).

Boon, Piet, ‘West Friesland and the Sound (1681-1720). Sound toll registers, Sound toll tables and the facts in West Friesland’ in: W.G. Heeres e.a. ed., *From Dunkirk to Danzig. Shipping and trade in the North Sea and the Baltic, 1350-1850. Essays in honour of J.A. Faber on the occasion of his retirement as professor of economic and social history at the University of Amsterdam* (Hilversum 1988) 171-189.

Boltendal, R., *De Heeren en de anderen. Over de geschiedenis van de vijftigjarige gemeente Heerenveen [1934-1984] en de historie van Aengwirden en Schoterland* (Leeuwarden z.j. (1984)).

Bosse, Ewald, *Norwegens Volkswirschaft vom Ausgang der Hansaperiode bis zur Gegenwart mit besonderer Berücksichtigung der internationalen Handelsbeziehungen* (Jena 1916).

Bouma, Leo H., ‘Ien en oar oer de Fryske houtfeart op Noarwegen’ (Een en ander over de Friese houtvaart op Noorwegen), *It beaken* 34 (1972) 134-149.

Braunius, S.W.P.C., ‘Oorlogsvaart’ in: L.M. Akveld, S. Hart en W.J. van Hoboken ed., *Maritieme geschiedenis der Nederlanden* II, *Zeventiende eeuw, van 1585 tot ca. 1680* (Bussum 1977) 316-354.

Bronnen tot de geschiedenis der Oostindische Compagnie in Perzië 1611-1638. H. Dunlop ed., Rijks Geschiedkundige Publicatiën, Grote serie nr. 72 (Den Haag 1930). Digitaal beschikbaar via: resources.huygens.knaw.nl/vocperzie. Laatst geraadpleegd 17 april 2017.

Bronnen tot de geschiedenis van den handel met Engeland, Schotland en Ierland. H.J. Smit ed., Rijks Geschiedkundige Publicatiën, Grote serie nr. 65-66, 86 en 91 ('s-Gravenhage 1928-1950). Digitaal beschikbaar via resources.huygens.knaw.nl/handelengeland. Laatst geraadpleegd 17 april 2017.
Bronnen tot de geschiedenis van den handel met Frankrijk. Z.W. Sneller en W.S. Unger ed., Rijks Geschiedkundige Publicatiën, Grote serie nr. 70 ('s-Gravenhage 1930-1942). Digitaal beschikbaar via resources.huygens.knaw.nl/handelfrankrijk753-1585. Laatst geraadpleegd 17 april 2017.
Bronnen tot de geschiedenis van den Levantschen handel. K. Heeringa ed., Rijks Geschiedkundige Publicatiën, Grote serie nr. 9-10, 34, 95, 115 en 120 ('s-Gravenhage 1910-1966). Digitaal beschikbaar via: resources.huygens.knaw.nl/handellevant. Laatst geraadpleegd 17 april 2017.
'Bronnen tot de geschiedenis van den Levantschen handel (1590-1826)'. resources.huygens.knaw.nl/handellevant. Laatst geraadpleegd 17 april 2017.
Bronnen voor de geschiedenis van de Nederlandse Oostzeehandel in de zeventiende eeuw IV *Amsterdamse bevrachtingscontracten, wisselprotesten en bodemerijen van de notarissen Jan Franssen Bruyningh, Jacob Meerhout e.a. 1601-1608*. P.H. Winkelman ed., Rijks Geschiedkundige Publicatiën, Grote Serie nr. 184 ('s-Gravenhage 1983).
Bronnen voor de geschiedenis van de Nederlandse Oostzeehandel in de zeventiende eeuw V *Amsterdamse bevrachtingscontracten, wisselprotesten en bodemerijen van de notarissen Jan Franssen Bruyningh, Jacob Meerhout e.a. 1609-1616*. P.H. Winkelman ed., Rijks Geschiedkundige Publicatiën, Grote Serie nr. 185 ('s-Gravenhage 1983).
Bronnen voor de geschiedenis van de Nederlandse Oostzeehandel in de zeventiende eeuw VI *Amsterdamse bevrachtingscontracten, wisselprotesten en bodemerijen van de notarissen Jan Franssen Bruyningh, Jacob Meerhout e.a. 1617-1625*. P.H. Winkelman ed., Rijks Geschiedkundige Publicatiën, Grote Serie nr. 186 ('s-Gravenhage 1983).
Bruijn, J.R., 'De vaart in Europa' in: L.M. Akveld, S. Hart en W.J. van Hoboken ed., *Maritieme geschiedenis der Nederlanden* II, *Zeventiende eeuw, van 1585 tot ca. 1680* (Bussum 1977) 200-241.
Bruijn, J.R., 'Scheepvaart in de Noordelijke Nederlanden 1580-1650' in: J.A. van Houtte e.a. e.d., *Algemene geschiedenis der Nederlanden* 7 (Haarlem 1980) 137-155.
Bruijn, J.R., 'Scheepvaart in de Noordelijke Nederlanden 1650-1800' in: J.A. van Houtte e.a. e.d., *Algemene geschiedenis der Nederlanden* 8 (Haarlem 1979) 209-238.
Bruijn, J.R., 'Zeevarenden' in: F.J.A. Broeze e.a. ed., *Maritieme geschiedenis der Nederlanden* III, *Achttiende en eerste helft negentiende eeuw, van ca. 1680 tot 1850-1870* (Bussum 1977) 146-190.
Bruijn, J.R. en C.A. Davids, 'Jonas vrij. De Nederlandse walvisvaart, in het bijzonder de Amsterdamse, in de jaren 1640-1664', *Economisch- en sociaal-historisch jaarboek* 38 (1975) 141-178.
Buck, P. de en J.Th. Lindblad, 'Navigatie en negotie. De Galjootsgeldregisters als bron bij het onderzoek naar de geschiedenis van de Oostzeehandel in de achttiende eeuw', *Tijdschrift voor zeegeschiedenis* (1990) 27-48.
Buijtenen, M.P. van, 'De scheepvaart van Hindeloopen', *Tijdschrift voor economische geographie* 31 (1940) 144-150.
Buijtenen, M.P. van, *Hindeloopen. Friesland's elfde stede* (Amsterdam 1942).
Buursma, Albert en Wim Mollema, *Met beurtschippers en boderijders door Friesland* (Bedum 1993).
Blom, Gosse, *Stadsgezicht Hindeloopen*. Monument van de maand 6 (Leeuwarden 1989).
Blom, Gosse, *Scheepstimmerwerf "De Hoop" in Workum*. Monument van de maand 3 (Leeuwarden 1987).

Blom, J.C.H. en J. Lamberts ed., *Geschiedenis van de Nederlanden* (derde herziene druk; Baarn 2003).
Bunskoeke, D.M., 'Het ontstaan van Heerenveen'. www.werkgroepoudheerenveen.nl, 'Historie'. Laatst geraadpleegd 17 april 2017.

'Deel 3 tijdvak 1426-1523'. www.workuminbeeld.nl, 'Historie', 'Tijdvak 1426-1523'. Laatst geraadpleegd 17 april 2017.
Dekker, P., 'Friese schippers op de Amsterdamse Oostzeevaart in 1731', *It beaken* 39 (1977) 229-265.
Dekker, P., *De laatste bloeiperiode van de Nederlandse arctische walvis- en robbevangst 1761-1775*. Cultuurgeschiedenis der Lage landen VIII (Zaltbommel 1971).
Dillen, J.G. van, *Van rijkdom en regenten. Handboek tot de economische en sociale geschiedenis van Nederland tijdens de Republiek* ('s-Gravenhage 1970).
Documents pour servir à l'histoire du commerce des Pays-Bas avec la France jusqu'à 1585. M.A. Drost ed., Rijks Geschiedkundige Publicatiën, Grote serie nr. 190 en 211 ('s-Gravenhage 1984-1989). Digitaal beschikbaar via: resources.huygens.knaw.nl/handelfrankrijk753-1585. Laatst geraadpleegd 17 april 2017.
Doedens, Anne en Jan Houter, *1666. De ramp van Vlieland en Terschelling* (Franeker 2013).
Dollinger, Philippe, *De Hanze. Opkomst, bloei, en ondergang van een handelsverbond* (Utrecht 1967).
'Doopsgezinde gemeente Workum'. www.dgworkumendghindeloopen.doopsgezind.nl, 'Wie zijn wij?', 'Onze gemeenten', 'Doopsgezinde gemeente Workum'. Laatst geraadpleegd 17 april 2017.
'Doopsgezinden'. www.doopsgezindenheerenveen.nl, 'Over ons', 'Doopsgezinden'. Laatst geraadpleegd 17 april 2017.
Doormont, M.R. en R. Vroom, ''Little London'. Engelse kooplieden te Rotterdam in de achttiende en het begin van de negentiende eeuw' in: *Rotterdams Jaarboekje*. Reeks 9 jaargang 3 (1985) 197-218.
Draaijer, Albert, *Gouden tijden voor fluitschepen uit Hindeloopen in de 17e en 18e eeuw (1600-1760)* (expositiekrant; Hindeloopen z.j. (2003)).

Eeghen, I.H. van, 'Archief van de Directie van de Moscovische Handel'. www.stadsarchief.amsterdam.nl, 'Archieven', 'Archiefbank inventarissen', 'D', 'Directie van de Moscovische handel', 'PDF'. Laatst geraadpleegd 17 april 2017.
Eeghen, I.H. van, 'Archief van de Directie van de Oostersche Handel en Reederijen'. www.stadsarchief.amsterdam.nl, 'Archieven', 'Archiefbank Inventarissen ', 'D', 'Directie van de Oostersche Handel en Reederijen', 'PDF'. Laatst geraadpleegd 17 april 2017.
Engels, M.H.H., *Admiraliteit in Friesland. Dokkum 1599. Notulen- en resolutieboek van het zeekantoor voor convoyen en licenten van de hand van secretaris Johannes Saeckma* (Leeuwarden 1999).

Faber, J.A., 'De buitenlandse scheepvaart en handel van Harlingen in de jaren 1654 en 1655', *A.A.G. Bijdragen* 14 (1967) 34-71.
Faber, J.A., *Drie eeuwen Friesland. Economische en sociale ontwikkelingen van 1500-1800* (Leeuwarden 1972).
Faber, J.A., 'Economische op- en neergang' in: J.J. Kalma, J.J. Spahr van der Hoek en K. de Vries ed., *Geschiedenis van Friesland* (Drachten 1968) 340-365.
Faber, J.A., 'Friesland en de Sontvaart', *It beaken* 21 (1959) 187-195.
Faber, J.A., 'Harlingen's foreign trade and shipping in the years 1654 and 1655' in: W.G. Heeres e.a. ed., *From Dunkirk to Danzig. Shipping and trade in the North Sea and the*

Baltic, 1350-1850. Essays in honour of J.A. Faber on the occasion of his retirement as professor of economic and social history at the University of Amsterdam (Hilversum 1988) 53-81.
Ferwerda, S., *Uit Harlingen's historie* (Harlingen 1934).
Fockens, Th., *Wegwijzer door Friesland, bevattende eene alphabetische opgave der gemeenten, steden, vlekken, dorpen, buurten, gehuchten enz.* (tweede druk; St. Anna Parochie 1878).
Frerichs, G.E., 'Geschiedenis der doopsgezinde gemeente te Warns van 1570 tot 1874' in: J.S. Postma, *Minnist, us? Vierhonderd jaar doopsgezind lief en leed op het Friese platteland* (Leeuwarden 1977) 13-42. Oorspronkelijk in: *Doopsgezinde bijdragen* (1874) 85-114.

'Genealogie van de familie Lemmersma'. www.genealogicus.nl, 'Lemmersma'. Laatst geraadpleegd 17 april 2017.
Gerding, M.A.W., *Vier eeuwen turfwinning. De verveningen in Groningen, Friesland, Drenthe en Overijssel tussen 1550 en 1950* (Wageningen 1995).
Gijsbers, W., *Kapitale ossen. De internationale handel in slachtvee in Noordwest-Europa (1300-1750)* (Hilversum 1999).
Gildemacher, Karel. F., *Friese plaatsnamen. Alle steden, dorpen en gehuchten* (Leeuwarden 2007).
Gøbel, Erik, 'The Sound Toll Registers Online Project, 1497-1857', *International Journal of Maritime History* 12 afl. 2 (2010) 305-324.
Graaff, C. de, 'Scheepsbouw in Woudsend', *Jaarboek Fries Scheepvaart Museum* (2001) 49-78.

Haagsma, S., *Een blik op Frieslands koopvaardij in 't midden der 18e eeuw* (z.p. (Heerenveen) z.j. (1907).
Hacquebord, Louwrens, *De Noordse Compagnie (1614-1642). Opkomst, bloei en ondergang* (Zutphen 2014).
Hacquebord, Louwrens, 'Niederländischer und deutscher Walfang im 17. Jahrhundert' in: Robert Bohn ed., *Nordfriesische Seefahrer in der frühen Neuzeit* (Amsterdam 1999) 91-104.
Hacquebord, Louwrens, *Smeerenburg. Het verblijf van Nederlandse walvisvaarders op de westkust van Spitsbergen in de zeventiende eeuw* (Groningen 1984).
Hadderingh, J., *Van snabbeschuit tot coaster. De scheepvaart in Gasselternijveen in vogelvlucht* (Gasselternijveen 1993).
Hak, D., 'Lemmer, forneamde haven oan 'e Sudersé' (Lemmer, aanzienlijke haven aan de Zuiderzee), *Het peperhuis* (Enkhuizen 1981) 1-64.
Hak, Durk, *Lemmer. Forneamde haven oan 'e Sudersé* (Lemmer. Aanzienlijke haven aan de Zuiderzee) (Alphen aan de Rijn 1990).
'Harlinghen'. www.kleinekerkstraat.nl, 'Plaatjes', 'Plattegronden', 'Harlinghen 'net' 1569'. Laatst geraadpleegd 17 april 2017.
Hart, Simon, 'Migratie uit Friesland naar Amsterdam 1578-1810. Een historisch-demografisch onderzoek', *It beaken* 37 (1975) 143-166.
Hart, S., 'Rederij' in: L.M. Akveld, S. Hart en W.J. van Hoboken ed., *Maritieme geschiedenis der Nederlanden* II, *Zeventiende eeuw, van 1585 tot ca. 1680* (Bussum 1977) 106-125.
Hepkema, J., 'Harlingen en zijn historie' in: Idem, *Eenvoudige memories en bemerkingen langs straten en wegen voor landgenoot en vreemdeling* (z.p. (Heerenveen) z.j. (1894-1917)) 61-67.

Hinte, Engelbert van, *Sociale en economische geografie van Harlingen* (z.p. (Harlingen) z.j. (1936)).
'Historie'. www.directieohr.nl, 'Historie'. Laatst geraadpleegd 17 april 2017.
'Historie'. web.archive.org/web/20090506020338/http://www.dgharlingen.doopsgezind.nl/history.htm. Laatst geraadpleegd 17 april 2017.
Hoogland, Lydia, 'Een tijdlijn van Woudsend'. www.genpage.nl, 'Familie De Koe', 'Familie De Koe 1', 'Woudsend', 'Een tijdlijn van Woudsend', '1504'. Geraadpleegd 17 april 2017.
'Historische ontwikkeling'. www.workum.nl. 'Informatief', 'Geschiedenis van Workum'. Laatst geraadpleegd 17 april 2017.
Huizinga, J.J., 'De geschiedenis van Harlingen' in: Idem, L.G. Jansma en C.H.A. Verhaar ed., *Harlingen. Bijdragen tot de geschiedenis van de laatste twee eeuwen* (Leeuwarden 1989) 15-37.

'Inleiding archief van de Notarissen ter Standplaats Amsterdam (5075)'. archief.amsterdam/inventarissen/overzicht/5075.nl.html. Laatst geraadpleegd 17 april 2017.
Israel, Jonathan I., *Dutch primacy in world trade, 1585-1740* (Oxford 1989).
Israel, Jonathan I., *The Dutch Republic, it's rice, greatness, and fall 1477-1806* (Oxford 1995).

'1000 jaar Workum 907-1907'. www.warkumserfskip.nl/id244.htm. Laatst geraadpleegd 17 april 2017.
Johansen database (1784-1795). www.let.rug.nl/welling/sont/johansen.htm, 'sont reconstructed v3.02.mdb'. Laatst geraadpleegd 17 april 2017.
Jong, C. de, 'Walvisvaart' in: L.M. Akveld, S. Hart en W.J. van Hoboken ed., *Maritieme geschiedenis der Nederlanden* II, *Zeventiende eeuw, van 1585 tot ca. 1680* (Bussum 1977) 309-315.
Jong, C. de, 'Walvisvaart' in: F.J.A. Broeze e.a. ed., *Maritieme geschiedenis der Nederlanden* III, *Achttiende en eerste helft negentiende eeuw, van ca. 1680 tot 1850-1870* (Bussum 1977) 335-352.
Jong, Jaap de , *De geschiedenis van de haven van Harlingen* (z.p. (Leeuwarden) 2014).
Jong, Jan de, *Crackstate te Heerenveen*. Monument van de maand 2 (Leeuwarden 1987).
Jürgens, Adolf, *Zur Schleswig-Holsteinischen handelsgeschichte des 16. und 17. Jahrhunderts* (Berlijn 1914).

K. (Koldijk), S. (Sikke Sibes), 'Oud Friesland. Van Friesche steden en dorpen, merkwaardige gebouwen en hun geschiedenis, VI. De stad Workum', *Leeuwarder Courant* (17 september 1924) 9.
Kamminga, L., 'Aspecten van de geschiedenis van de Friese scheepsbouw en scheepsvaart', *Jaarboek Fries Scheepvaart Museum en Oudheid Kamer* (1977) 40-69.
Kamminga, L., 'Bijdrage tot de geschiedenis van de scheepsbouwnijverheid in Workum' in: G. Bakker, *De stêd Warkum* (Bolsward 1967) 144-166.
Karstkarel, Peter, *Van zoutsloot tot vijver. 25 jaar Hein Buisman-stichting Harlingen* (Harlingen 1988).
Keizer, J., *Heerenveen. Platteland en vlek* (Heerenveen z.j. (1974)).
Kerkmeijer, W., 'Een welbeklante werf. Scheepsbouw in Annerveenschekanaal', *Waardeel. Drents historisch tijdschrift* 20 afl. 3 (2000) 1-9.
Kernkamp, G.W., *Verslag van een onderzoek in Zweden, Noorwegen en Denemarken naar archivalia belangrijk voor de geschiedenis van Nederland* ('s-Gravenhage 1903).

Klaassen, Miriam, 'Links naar de bronbewerking'. home.hccnet.nl/mwk/index.html, 'Zeebrieven', 'Bronbewerking'. Laatst geraadpleegd 17 april 2017.
Klaassen, Miriam, 'Zeebrieven'. home.hccnet.nl/mwk/index.html, 'Zeebrieven'. Laatst geraadpleegd 17 april 2017.
Klaver, P.M. de, 'Ontwikkeling van de nijverheid in Harlingen in de 19e en 20ste eeuw' in: J.J. Huizinga, L.G. Jansma en C.H.A. Verhaar ed., *Harlingen. Bijdragen tot de geschiedenis van de laatste twee eeuwen* (Leeuwarden 1989) 69-102.
Klein, P.W., '"Little London". British merchants in Rotterdam during the seventeenth and eighteenth centuries' in: D.C. Coleman en Peter Mathias ed., *Enterprise and History. Essays in honour of Charles Wilson* (Cambridge 1984) 116-134.
Klijnsma, A.E., *Lemsterlan. In kuijerke troch it forline* (Lemsterland. Een wandeling door het verleden) (Bolsward 1975).
Knoop, J.H., *De tegenwoordige staat of historische beschrijvinge van Friesland* (Leeuwarden 1763).
Knoppers, Jake, 'A comparison of the Sound Accounts and the Amsterdam Galjootsgeldregisters', *The Scandinavian Economic History Review* 24 afl. 2 (1976) 93-113.
Knoppers, J.V.Th., 'De vaart in Europa' in: F.J.A. Broeze e.a. ed., *Maritieme geschiedenis der Nederlanden* III, *Achttiende en eerste helft negentiende eeuw, van ca. 1680 tot 1850-1870* (Bussum 1977) 226-261.
Knoppers, J.V.Th., *Dutch trade with Russia from the time of Peter I to Alexander I: a quantitive study in eighteenth-century shipping* (Montreal 1976).
Knoppers, J.V.Th. en F. Snapper, 'De Nederlandse scheepvaart op de Oostzee vanaf het einde van de 17e eeuw tot het begin van de 19e eeuw', *Economisch en sociaal-historisch jaarboek* 41 (1978) 115-153.
Kuiken, Kees, *Het Bildt is geen eiland. Capita cultuurgeschiedenis van een vroegmoderne polder in Friesland* (Groningen en Wageningen 2013).

Lambert, Audrey M., *The making of the Dutch landscape. An historical geography of the Netherlands* (2e druk; Londen enz. 1985).
Landolt, H.M.F., *Militair woordenboek* II, *M-Z* (Leiden 1862).
Lebecq, Stéphane, *Marchands et navigateurs frisons du Haut Moyen Age* (Lille 1983).
Leenders, K.A.H.W., 'Middeleeuws zout uit de Delta. Status questionis als basis voor nader onderzoek' (3 juni 2010) 1-5. Digitaal beschikbaar via: users.bart.nl/~leenders/txt/statusquestionis100603.pdf . Laatst geraadpleegd 17 april 2017.
'Lemmer, een tamelijck vleck, neerich ende leeftochtich'. www.spanvis.nl, 'Lemmer', 'Oude geschiedenis Lemmer', 'Lemmer, een tamelijck vleck, neerich ende leeftochtich'. Laatst geraadpleegd 17 april 2017.
Lesger, C.M., 'Amsterdam, Harlingen and Hoorn. Port functions in the Zuiderzee region during the middle of the seventeenth century' in: *From Dunkirk to Danzig. Shipping and trade in the North Sea and the Baltic, 1350-1850. Essays in honour of J.A. Faber on the occasion of his retirement as professor of economic and social history at the University of Amsterdam* (Hilversum 1988) 331-360.
Lesger, C.M., *Hoorn als stedelijk knooppunt. Stedensystemen tijdens de late middeleeuwen en vroegmoderne tijd* (Hilversum 1990).
Lesger, Clé, *Handel in Amsterdam ten tijde van de Opstand. Kooplieden, commerciële expansie en verandering in de ruimtelijke economie van de Nederlanden ca. 1550-ca. 1630* (Hilversum 2001).

Lesger, Clé, 'Intraregional trade and the port system in Holland, 1400-1700' in: Karel Davids en Leo Noordegraaf ed., *The Dutch economy in the Golden Age. Nine studies* (Amsterdam 1993) 185-217.
Lindblad, J.Th. en P. de Buck, 'Shipmasters in the shipping between Amsterdam and the Baltic 1722-1780' in: W.J. Wieringa e.a. ed., *The interactions of Amsterdam and Antwerp with the Baltic region, 1400-1800. De Nederlanden en het Oostzeegebied, 1400-1800. Papers presented at the third international conference of the "Association Internationale d'Histoire des Mers Nordiques de l'Europe", Utrecht, August 30th-September 3rd 1982* (Leiden 1983) 133-152.
'Little London aan de Maas'. www.rijnmond.nl/programmas/middag-aan-de-maas/berichten/29-11-2013/little-london-aan-de-maas. Laatst geraadpleegd 17 april 2017.
Lootsma, S., 'De zeevaart van Hindeloopen in de zeventiende en achttiende eeuw', *Economisch-historisch jaarboek* 21 (1940) 218-296.
Lucassen, J., 'Zeevarenden' in: L.M. Akveld, S. Hart en W.J. van Hoboken ed., *Maritieme geschiedenis der Nederlanden* II, *Zeventiende eeuw, van 1585 tot ca. 1680* (Bussum 1977) 126-158.

Marseille, T., *Harlingen, de vermaerde zeestad* (Harlingen 1984).
Martin, H., 'Nieuwe bronnen voor de geschiedenis van het Karmelieter klooster te Woudsend', *De navorscher* 67 (1918) 373-384.
Molen, S.J. van der, 'Een stad ging aan de wandel. Hindeloopen verloor aan de zee en won op het land', *Leeuwarder Courant* (13 juni 1950) 3.
Molen, S.J. van der, *Opsterlân. Skiednis fan in wâldgritenij* (Opsterland. Geschiedenis van een woudgrietenij) (Leeuwarden 1958).
Molen, S.J. van der, *Profiel van een waterland. De oude Friese watersteden* (Bussum 1974).
Molen, S.J. van der, *Turf uit de Wouden. Bijdrage tot de geschiedenis van de hoogveengraverij in Oostelijk Friesland tot 1900* (Leeuwarden 1978) 145-186.
Muller Fz., S., *Geschiedenis der Noordsche Compagnie* (Utrecht 1874).

Nieuwland, Pieter, *Friezen gezocht. Gids voor stamboomonderzoek in Friesland* (Leeuwarden en Den Haag 2005).
Nijboer, Harm, 'Gateway voor het noorden of haven in de Zuiderzeeregio? Over de positie van Harlingen in het Nederlandse stedensysteem in de zeventiende en achttiende eeuw' in: Geurt Collenteur e.a. ed., *Stad en regio. Opstellen aangeboden aan prof. dr. Pim Kooij bij zijn afscheid als hoogleraar economische en sociale geschiedenis aan de Rijksuniversiteit Groningen* (Assen 2010) 313-322, 392-393.
Nijboer, Harm, 'Subordination or something else? Friesland and Amsterdam in the Dutch Golden Age', [1-13]. www.soundtoll.nl, 'onderzoek', 'workshops en papers', 'workshops en papers, juni 2010', 'Subordination or something else? Friesland and Amsterdam in the Dutch Golden Age - Harm Nijboer (Amsterdam, The Netherlands)'. Laatst geraadpleegd 17 april 2017.

Obreen, H.T., *Workum. Een bijdrage tot de Friese geschiedenis* (Bolsward 1966).
Ormrod, David, *The rise of commercial empires. England and the Netherlands in the age of mercantilism, 1650-1770* (Cambridge 2003).
Os, Piet van, 'Hout: het groene goud', *De OlieNOOT* afl. 10 (2007) 340-344.

Paalgeld 1742, 1771-1787. www.let.rug.nl/welling/paalgeld/appendix.html, 'New data sets in MS-Access format', 'The complete paalgeld database (revision 1, june 2002) (English version)'. Laatst geraadpleegd 17 april 2017.

Poelman, H.A., 'De handelsstad Hindeloopen', *De vrije Fries* 27 (1924) 326-344.
Poort Jzn., J., *Harlingen in de loop der eeuwen. Een stem uit het verleden* (Harlingen 1954).
Posthumus, N.W., *Nederlandse prijsgeschiedenis* I, *Goederenprijzen op de beurs van Amsterdam 1585-1914. Wisselkoersen te Amsterdam* (Leiden 1943).
Postma, Daan en Gosse Blom, *Hindeloopen aan de Zuiderzee* (Balk en Emmeloord 1983).
Postma, O., 'De gemeene scharren van Hindeloopen en Molkwerum', *De vrije Fries* 28 (1928) 353-400.
Postma, O, 'De friesche steden en haar "uitburens"', *De vrije Fries* 36 (1941) 102-130.

'Quotisatie 1749 – achtergronden'. www.tresoar.nl, 'Help', 'Hulp bij voorouderonderzoek', 'Quotisatie 1749 – achtergronden'. Laatst geraadpleegd 17 april 2017.
'Quotisatie 1749 – verklaring'. www.tresoar.nl, 'Help', 'Hulp bij voorouderonderzoek', 'Quotisatie 1749 – verklaring'. Laatst geraadpleegd 17 april 2017.
De quotisatiekohieren. Namen, beroepen en welstand van de Friese bevolking in 1749. P. Nieuwland en A. van Dalfsen ed. 8 delen (Leeuwarden 1980-1988).
De quotisatiekohieren. Namen, beroepen en welstand van de Friese bevolking in 1749 I, *Achtkarspelen, Aengwirden, Baarderadeel, Barradeel, Het Bildt en Bolsward*. P. Nieuwland ed. (Leeuwarden 1980).
De quotisatiekohieren. Namen, beroepen en welstand van de Friese bevolking in 1749 III, *Gaasterland, Harlingen, Haskerland, Hemelumer Oldeferd, Hennaarderadeel, Hindeloopen, Idaarderadeel*. P. Nieuwland en A. van Dalfsen ed. (Leeuwarden 1983) 145.
De quotisatiekohieren. Namen, beroepen en welstand van de Friese bevolking in 1749 V, *Leeuwarderadeel, Lemsterland, Menaldumadeel, Oostdongeradeel, Ooststellingwerf, Opsterland*. A. van Dalfsen en P. Nieuwland ed. (Leeuwarden 1985).
De quotisatiekohieren. Namen, beroepen en welstand van de Friese bevolking in 1749 VI, *Rauwerderhem, Schoterland, Sloten, Smallingerland, Sneek, Stavoren*. A. van Dalfsen en P. Nieuwland ed. (Leeuwarden 1985) 64-65.
De quotisatiekohieren. Namen, beroepen en welstand van de Friese bevolking in 1749 VIII, *Wonseradeel, Workum, Wymbritseradeel, IJlst*. A. van Dalfsen en P. Nieuwland ed. (Leeuwarden 1988) 64-65.

Robijn, Vincent en Hildo van Engen, *Het recht van een vrije Friese stad. De stadboeken van Bolsward (1455-1479)* (Hilversum en Leeuwarden 2005).
Royen, P.C. van, *Zeevarenden op de koopvaardijvloot omstreeks 1700* (Amsterdam 1987).
Royen, Paul van, 'Moedernegotie en kraamkamer. Schippers en scheepsvolk op de Nederlandse vrachtvaart in Europese wateren vanaf de zeventiende tot in de negentiende eeuw', *Tijdschrift voor zeegeschiedenis* 9 (1990) 49-64.

Schaik, P. van, 'De economische betekenis van de turfwinning in Nederland (I)', *Economisch- en sociaal-historisch jaarboek* 32 (1967-1968) 141-205.
Schaik, P. van, 'De economische betekenis van de turfwinning in Nederland (II)', *Economisch- en sociaal-historisch jaarboek* 33 (1971) 186-235.
Scheltjens, W.F.Y., *De invloed van ruimtelijke verandering op operationele strategieën in de vroeg-moderne Nederlandse scheepvaart. Een case-study over de Nederlandse scheepvaart in de Finse golf en op Archangel* (Groningen 2009).
Scheltjens, Werner, *Dutch deltas. Emergence, functions and structure of the Low Countries' maritime transport system, ca. 1300-1850* (Leiden 2015).
Scheltjens, Werner, 'Het ontstaan van een geïntegreerde maritieme transportruimte in de Lage Landen, ca. 1300-1800', *Belgisch tijdschrift voor filologie en geschiedenis* 92 (2014) 293-364.

Scheltjens, Werner, STR online: Van ruwe data naar analyse van schipperspopulaties. Versie 2012.02.03 (handleiding STR Online bronbewerking, z.p. 2012).
Scheltjens, Werner F.Y., 'The changing geography of demand for Dutch maritime transport in the eighteenth century', *Histoire & Mesure* 17 afl. 2 (2012) 3-48.
Scheltjens, Werner en Jan Willem Veluwenkamp, 'Sound Toll Registers online. Introduction and first research examples', *International Journal of Maritime History* 14 afl. 1 (2012) 301-331.
Scheltjens, Werner en Kurt Dopfer, 'Unified rule approach and the semantic enrichment of economic movement data' in: Tomaž Podobnikar en Marjan Čeh ed., *Universal ontology of geographic space. Semantic enrichment for spatial data* (Hershey 2012) 229-247.
Schotanus à Sterringa, Bernardus, 'Frisiæ' in: Idem, *Atlas van Friesland. Verzameling kaarten uit Schotanus' beschryvinge van de heerlyckheydt van Frieslandt* (z.p. z.j. (1664)). Digitaal beschikbaar via: kaarten.tresoar.nl/atlassen.php, 'Atlassen Eekhoff en Schotanus', 'Schotanus – 3228 G plk – 1664', 'Frisiæ'. Laatst geraadpleegd 17 april 2017.
Schotanus à Sterringa, Bernardus, 'Harlingen' in: Idem, *Atlas van Friesland. Verzameling kaarten uit Schotanus' beschryvinge van de heerlyckheydt van Frieslandt* (z.p. z.j. (1664)). Digitaal beschikbaar via: kaarten.tresoar.nl/atlassen.php, 'Atlassen Eekhoff en Schotanus', 'Schotanus – 3228 G plk – 1664', 'Harlingen'. Laatst geraadpleegd 17 april 2017.
Schotanus à Sterringa, Bernardus, 'Hindeloopen' in: Idem, *Atlas van Friesland. Verzameling kaarten uit Schotanus' beschryvinge van de heerlyckheydt van Frieslandt* (z.p. z.j. (1664)). Digitaal beschikbaar via: kaarten.tresoar.nl/atlassen.php, 'Atlassen Eekhoff en Schotanus', 'Schotanus – 3228 G plk – 1664', 'Hindeloopen'. Laatst geraadpleegd 17 april 2017.
Schotanus à Sterringa, Bernardus, 'Workum' in: Idem, *Atlas van Friesland. Verzameling kaarten uit Schotanus' beschryvinge van de heerlyckheydt van Frieslandt* (z.p. z.j. (1664)). Digitaal beschikbaar via: kaarten.tresoar.nl/atlassen.php, 'Atlassen Eekhoff en Schotanus', 'Schotanus – 3228 G plk – 1664', 'Workum'. Laatst geraadpleegd 17 april 2017.
Schreiner, Johan, 'Die Niederländer und die Norwegische Holzausfuhr im 17. Jahrhundert', *Tijdschrift voor geschiedenis* 49 (1934) 303-328.
Schreiner, Johan, *Nederland og Norge 1625-1650. Trelastutførsel og handelspolitik* (Nederland en Noorwegen 1625-1650. Houthandel en handelspolitiek) (Oslo 1933).
Sicking, L., 'A wider spread of risk. A key to understanding Holland's domination of eastward and westward seafaring from the Low Countries in the sixteenth century' in: Hanno Brand en Leos Müller ed., *The dynamics of economic culture in the North Sea and Baltic region in the late Middle Ages and early modern period* (Hilversum 2007) 122-135.
Siemelink, T.H., *Geschiedenis van de stad Workum* (Workum 1903; herdruk Buitenpost 1978).
Sigmond, Joannes Petrus, *Nederlandse zeehavens tussen 1500 en 1800* (Amsterdam 1989).
Snapper, F., 'Veranderingen in de Nederlandse scheepvaart op de Oostzee in de achttiende eeuw' in: Harm van Riel, Johannes de Vries, Izaak Johannes Brugmans ed., *Ondernemende geschiedenis. 22 opstellen geschreven bij het afscheid van mr. H. van Riel als voorzitter van de Vereniging Het Nederlandse Economisch-Historisch Archief* ('s-Gravenhage 1977) 124-139.
'Sonttolregisters'. www.soundtoll.nl, 'Over het project', 'Sonttolregisters'. Laatst geraadpleegd 17 april 2017.
'Sonttolregisters Online'. www.soundtoll.nl, 'Over het project', 'Sonttolregisters Online'. Laatst geraadpleegd 17 april 2017.
Sonttolregisters Online. www.soundtoll.nl. Laatst geraadpleegd 17 april 2017.
Spahr van der Hoek, J.J., 'Hoe't it lân der hinnelei' (Hoe het land erbij lag) in: G. Bakker ed., *Wymbritseradiel. Skiednis fan in greidgritenij* (Bolsward 1974) 9-27.

Spahr van der Hoek, J.J., *Samenleven in Friesland. Drie perioden uit de sociale geschiedenis van boeren, burgers en buitenlui* (Drachten 1969).
Spahr van der Hoek, J.J., *De heidedorpen in de Noordelijke Wouden. Historisch-sociologische studie* (Drachten 1960).
Spanninga, Hotso, 'Fryslân yn de neidagen fan it Ancien Régime' (Friesland in de nadagen van het Ancien Régime) in: Johan Frieswijk e.a. ed., *Skiednis fan Fryslân 1750-1995* (Amsterdam, Meppel en Leeuwarden 1998) 18-39, 335.
Spek, Christiaan van der, "…Een canael ende deurganck…" Een onderzoek naar de binnenvaart door Holland in de lange Gouden Eeuw (1572-1700) (Masterthesis Faculty of Humanities Universiteit Utrecht, z.p. 2006). Digitaal beschikbaar via: dspace.library.uu.nl/handle/1874/10349. Laatst geraadpleegd 17 april 2017. Ook beschikbaar als eigen uitgave bij het Streekarchief Midden-Holland te Gouda: Ibidem (z.p. (Gouda) 2006) [signatuur: depot 501 D 34].
Stenvert, Ronald e.a. ed., *Monumenten in Nederland. Fryslân* (Zwolle 2000).
Sytema, Fokke, 'De zoutketen van Harlingen', 5. www.fokkesytema.nl, 'Zoutketen'. Laatst geraadpleegd 17 april 2017.

Tegenwoordige staat van Friesland III (Amsterdam enz. 1788; herdruk Groningen 1976).
Terpstra, Pieter, *Havenplaats Lemmer*. Monument van de maand 5 (Leeuwarden 1990).
'Thesaurus – toelichting'. www.tresoar.nl, 'Help', 'Thesaurus – toelichting'. Laatst geraadpleegd 17 april 2017.
De tol van Iersekeroord. Documenten en rekeningen 1321-1572. W.S. Unger ed., Rijks Geschiedkundige Publicatiën, Kleine serie nr. 29 ('s-Gravenhage 1939). Digitaal beschikbaar via: resources.huygens.knaw.nl/toliersekeroord. Laatst geraadpleegd 17 april 2017.
Trompetter, Cor, *Eén grote familie. Doopsgezinde elites in de Friese zuidwesthoek 1600-1850* (Hilversum 2007).
Trompetter, Cor, 'Schippersgemeenschappen aan de Zuiderzeekust', *Historisch tijdschrift Fryslân* 22 afl. 1 (2016) 24-26.
'Tusschen Flie en Lauwers. XCV De Lemmer (slot)', *Leeuwarder Courant* (13 december 1930) 9.
Tveite, Stein, *Engelsk-Norsk trelasthandel 1640-1710* (Oslo 1961).

Ufkes, Tonko, 'Vlielanders, Friezen en andere Nederlanders te Danzig. Zeventiende- en achttiende-eeuwse gegevens in het burgerboek en de geloofsbrieven', *Jaarboek van het Centraal bureau voor genealogie en het iconographisch bureau* 45 (1991) 163-184.

Veenstra, Wietse en Arjan Otte, 'Financiering van de oorlogvoering te water. De Admiraliteit van Zeeland, 1597-1795' in: Henk Boels ed., *Overheidsfinanciën tijdens de Republiek en het Koninkrijk, 1600-1850* (Hilversum 2012) 9-38.
Volkstelling 1795. www.volkstellingen.nl, '1795'. Laatst geraadpleegd 17 april 2017.
Volkstelling 1830. www.volkstellingen.nl, '1830'. Laatst geraadpleegd 17 april 2017.
Voorthuysen, W.D., *Koopman Amsterdam. Beknopte economische geschiedenis van Amsterdam 1200-1795* (Amsterdam 2001).
Vries, F.S. de, 'De Warkumer skipfeart, yn haadsaek yn de 17de en de 18de ieu' (De Workumer scheepvaart, in hoofdzaak in de 17de en de 18de eeuw) in: G. Bakker ed., *De stêd Warkum* (Bolsward 1967) 52-82.
Vries, Gerben de, 'Veenpolders'. www.landschapsgeschiedenis.nl, 'Deelgebieden', 'Veenpolders'. Laatst geraadpleegd 17 april 2017.

Vries, Jan de, 'De economische ontwikkeling van Friesland na het einde van de Friese vrijheid' in: J. Frieswijk e.a. ed., *Fryslân, staat en macht 1450-1650. Bijdragen aan het historisch congres te Leeuwarden van 3 tot 5 juni 1998* (Hilversum en Leeuwarden 1999) 140-157.
Vries, Jan de, *The Dutch rural economy in the Golden Age, 1500-1700* (Londen 1974).
Vries, Jan de en Ad van der Woude, *Nederland 1500-1815. De eerste ronde van moderne economische groei* (Amsterdam 1995).
Vries, Joh. de, *De economische achteruitgang der Republiek in de achttiende eeuw* (2e druk; Amsterdam 1968).
Vries, K. de, 'Fan doarp ta stêd' (Van dorp naar stad) in: G. Bakker ed., *De stêd Warkum* (Bolsward 1967) 9-14.
'De vroege verbindingen met de Lemmer'. www.spanvis.nl, 'Lemmer', 'Vervoer Lemmer e.o.', 'De vroege verbindingen met de Lemmer'. Laatst geraadpleegd 17 april 2017.

Waterbolk, H.T., 'Van rendierjagers tot terpbewoners' in: J.J. Kalma, J.J. Spahr van der Hoek en K. de Vries ed., *Geschiedenis van Friesland* (Drachten 1968) 13-47.
Wätjen, H., 'Zur Geschichte des holländischen Walfischfangs von der zweiten Hälfte des 17. bis zum Beginn des 19. Jahrhunderts', *Hansische Geschichtsblätter* 45 (1919) 247-290.
Wegener Sleeswijk, Anne, *Franse wijn in de Republiek in de 18e eeuw. Economisch handelen, institutionele dynamiek en de herstructurering van de markt* (z.p. 2006).
Wegener Sleeswijk, R.S., 'Omvang en financiering van de Friese vrachtvaart in de 18e eeuw', *It beaken* 54 (1992) 42-66.
Wegener Sleeswijk, R.S., 'Rendement van 36 Friese partenrederijen (1740-1830)', *Jaarboek Fries Scheepvaart Museum* (1986) 66-89.
Welling, G., 'De zin en onzin van schepen tellen', *Tijdschrift voor zeegeschiedenis* 28 (2009) 3-25, 70.
Welling, George M., *The price of neutrality. Trade relations between Amsterdam and North America 1771-1817. A study in computational history* (z.p. (Groningen) 1998).
Weststrate, Job, 'De Hanze, historisch fenomeen en city marketing tool', *Madoc. Tijdschrift over de middeleeuwen* 22 (2008) 254-263.
Weststrate, Job, 'Free Frisia and the German Hansa' in: Hanno Brand ed., *The German Hanse in past & present Europe. A medieval league as a model for modern interregional cooperation?* (Groningen 2007) 197-219, 289-292.
Weststrate, Job, *In het kielzog van moderne markten. Handel en scheepvaart op de Rijn, Waal en IJssel, ca. 1360-1560* (Hilversum 2008).
Woude, A.M. van der, *Het Noorderkwartier. Een regionaal historisch onderzoek in de demografische en economische geschiedenis van westelijk Nederland van de late middeleeuwen tot het begin van de negentiende eeuw* (Wageningen 1972).
'Woudsend'. www.woudsendonline.nl,'Dorp', 'Geschiedenis', 'Woudsend'. Laatst geraadpleegd 17 april 2017.
Wiese, Heinz, *Der Rinderhandel im nordwesteuropäischen Küstengebiet vom 15. Jahrhundert bis zum Beginn des 19. Jahrhunderts* (Göttingen 1963).
Willemsen, R., *Enkhuizen tijdens de Republiek* (Hilversum 1988).
Wumkes, G.A., 'Andringa, Regnerus van' in: P.C. Molhuysen en P.J. Blok ed., *Nieuw Nederlandsch Biografisch Woordenboek* IV (Leiden 1918) 45.
Wumkes, G.A., *Stads- en dorpskroniek van Friesland* I *(1700-1800)* (Leeuwarden 1930).

Ypma, Y.N., 'Van zeilende beurtman tot eigenrijder. Amsterdam-Friesland vice versa', *It beaken* 37 (1975) 204-222.

Zanden, J.L. van, ‘De Friese economie in de negentiende eeuw’, *It beaken* 54 (1992) 7-14.
Zanden, J.L. van, ‘De prijs van de vooruitgang? Economische modernisering en sociale polarisatie op het Nederlandse platteland na 1500’, *Economisch- en sociaal-historisch jaarboek* 51 (1988) 80-92.
Zanden, J.L. van ‘Een debat dat niet gevoerd werd. Over het karakter van het proces van premoderne economische groei’, *NEHA bulletin* 8 (1994) 77-92.
Zanden, J.L. van, ‘Op zoek naar de ‘missing link’. Hypothesen over de opkomst van Holland in de late Middeleeuwen en de vroeg-moderne tijd’, *Tijdschrift voor sociale geschiedenis* 14 (1988) 359-386.
Zijlstra, S., ‘De klaaiferarbeidzjende yndustry yn en om Harns hinne’ (De kleiverwerkende industrie in en om Harlingen heen) in: J.J. Huizinga, L.G. Jansma en L.H.A. Verhaar ed., *Harlingen. Bijdragen tot de geschiedenis van de laatste twee eeuwen* (Leeuwarden 1989) 103-124.
Zwaag, Jaap van der, ‘De voorgangers van de Lemmerboot’. www.spanvis.nl, ‘Lemmer’, ‘Visserij en schepen’, ‘De voorgangers van de Lemmer boot’. Laatst geraadpleegd 17 april 2017.

Curriculum vitae

Simone Steenbeek behaalde haar atheneumdiploma aan de Rijksscholengemeenschap Magister Alvinus te Sneek. Vervolgens studeerde zij geschiedenis aan de Rijksuniversiteit Groningen, waarbij zij aan de faculteiten Rechtsgeleerdheid, Wijsbegeerte, Gedrags- en Maatschappijwetenschappen en Letteren extracurriculaire vakken volgde. Gedurende een jaar studeerde zij geschiedenis en Zweeds aan de Universiteit van Uppsala in Zweden. Zij behaalde haar bachelor geschiedenis cum laude, waarna zij de master Politieke geschiedenis afrondde. Tijdens de master Politieke geschiedenis hield zij zich bezig met onderzoek naar de houdbaarheid van politieke standpunten in een veranderende maatschappij. Voor haar afstudeerscriptie deed zij onderzoek naar de samenwerking tussen verschillende lagere overheden, om tot verbeterpunten voor toekomstige samenwerking te komen.
Haar promotieonderzoek naar het ontstaan en de ontwikkeling van schippersgemeenschappen in Friesland in de vroegmoderne tijd deed zij aan de Rijksuniversiteit Groningen. Als promovenda was zij lid en vervolgens voorzitter van de Promovendiraad van de Graduate School for the Humanities te Groningen. Zij was werkzaam als (junior) beleidsmedemerker bij de afdeling Research and Valorisation van de Rijksuniversiteit, waar zij onderzoek deed naar de bestaande en gewenste vormen van benutting van wetenschappelijke kennis.